

16.30 hrs.

Title: Further discussion on the Resolution regarding conversion of State Highways to National Highways on priority basis and extension of National Highway No. 28A in Bihar and Uttar Pradesh, moved by Dr. Madan Prasad Jaiswal on 8<sup>th</sup> March, 2002 (Resolution Withdrawn).

**श्री थावरचन्द गेहलोत (शाजापुर) :** माननीय सभापति महोदय, डा. मदन प्रसाद जायसवाल ने एक बहुत ही महत्वपूर्ण संकल्प इस सदन में प्रस्तुत किया है और उस संकल्प के माध्यम से उन्होंने इस सरकार से चाहा है कि जो राज्य राजमार्ग हैं, उनको राष्ट्रीय राजमार्ग में परिवर्तित करना चाहिए। हम सब जानते हैं कि अच्छी सड़कों का महत्व देश के विकास के लिए कितना है। देश की आजादी के बाद यदि इस देश का तेज गति से विकास करने का कहीं संकल्प लिया था, सपना देखा था तो इस दिशा में यदि सारे देश में अच्छी सड़कों का जाल फैला दिया होता तो यह देश आज विकसित देशों में अग्रणी हो गया होता।

सभापति जी, आपके आशीर्वाद से मुझे साउथ अफ्रीका और अमरीका जाने का अवसर मिला। वहां मैंने जो सड़कें देखीं, ऐसा लगने लगा वह साउथ अफ्रीका जिसके बारे में कहा जाता है कि वह गरीब देश है, उसकी आर्थिक हालत बहुत खराब है, रंग-भेद की लड़ाई के कारण वह अत्यधिक पिछड़ा हुआ है, परन्तु सर्वश्रेष्ठ सड़कें दिखाई दीं - 6 लेन और 4 लेन की सड़कें अक्सर दिखा दीं, इंटीरियर ग्रामीण क्षेत्रों में भी चार लेन की सड़कें थीं। एक स्थान पर क्रासिंग के लिए हम अपने यहां दिल्ली, कोलकाता और मुंबई का नजारा देखते हैं, आधे-आधे, एक-एक घंटे तक रोड जाम होती है, ट्रैफिक को आने-जाने के लिए सुगमता से सुविधा नहीं मिलती। हमारे यहां इस प्रकार की स्थिति है और उन देशों में एक मिनट के लिए भी ट्रैफिक नहीं रुकता। अगर एक चौराहे या छः राहे पर, छः तरफ से जाने के लिए रास्ता है तो वहां छः ओवरफ्लाई ब्रिज बने हुए हैं। ग्रामीण क्षेत्रों में भी इस प्रकार की व्यवस्था है। हमारे देश में भी यह सब किया जा सकता था। हमारा देश आज भी साधन-सम्पन्न देशों की गिनती में है, खनिज साधनों की किसी प्रकार की कोई कमी नहीं है। सड़क निर्माण के लिए जो भी आवश्यक वस्तुएं लगती हैं, वे सब इस देश में हैं। परन्तु मैं यह महसूस करता हूँ कि इस देश में इच्छा शक्ति की कमी होने के कारण सड़कों का जाल नहीं फैल पाया और आज उसकी आवश्यकता महसूस की जा रही है। मैं कह सकता हूँ कि वर्तमान सरकार में अटल जी के नेतृत्व में खंडूरी साहब ने एक बहुत अच्छा निर्णय इस देश में सड़कों का जाल फैलाने के लिए किया है। कन्याकुमारी से जम्मू कश्मीर तक, जम्मू कश्मीर से कोलकाता, गोहाटी तक, गोहाटी से कोलकाता, कोलकाता से विशाखापटनम, चेन्नई आदि के जो राष्ट्रीय राजमार्ग हैं, जिनकी लगभग 13,000 किलोमीटर की लम्बाई होती है, एक महती योजना इस सरकार ने हाथ में ली है। छः लेन और चार लेन की सड़कें, जो मैंने विदेशों में देखीं, इस प्रकार की सड़कें बनाने की कार्यवाही प्रारंभ हो गई है। इतना ही नहीं, जो लक्ष्य रखा था कि 2004 में इन सड़कों का काम पूरा कर लिया जाएगा, इस लक्ष्य के विरुद्ध इतनी तेज गति से इसका काम चल रहा है कि यह 2003 के अंत तक हो जाएगा। उसका नमूना मैंने अन्य किसी स्थान पर नहीं देखा लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र में शिप्रा नदी है, उस पर जो पुल बना है, वहां से लेकर इंदौर के लिए जो बाई पास बना है, वह उन सड़कों की तुलना में, जो विदेशों में हेने देखी हैं, बराबरी करने की स्थिति में हैं। इस प्रकार की सड़कें सारे देश में बनाने का इस सरकार ने जो संकल्प लिया है, मेरी जानकारी के अनुसार अभी तक इस काम के लिए 55,000 करोड़ रुपये इस सरकार ने उपलब्ध करवा दिए हैं और तेज गति से काम चल रहा है। इसी प्रकार से सारे देश में ग्रामीण क्षेत्रों में भी प्रधान मंत्री सड़क योजना के माध्यम से लगभग साढ़े सात हजार करोड़ रुपये की स्वीकृति जारी करके सड़क निर्माण का कार्य प्रारंभ किया जा रहा है। (व्यवधान)

**कुंवर अखिलेश सिंह (महाराजगंज, उ.प्र.) :** क्या आपके यहां कार्य प्रारंभ हो गया है? हमारे यहां तो नहीं हुआ।

**श्री थावरचन्द गेहलोत :** हां, हमारे यहां हो गया है। मेरे साथ दौरे पर चलिए, घुमा देता हूँ। (व्यवधान) शुभारंभ हो गया है, दो-तीन सड़कें पूरी भी हो गई हैं।

**कुंवर अखिलेश सिंह :** तब तो राजस्थान के मुख्य मंत्री (व्यवधान)

**श्री थावरचन्द गेहलोत :** कभी-कभी तो सही बोलना सीखें।

मैं मध्य प्रदेश का हूँ, मुझे वहां क्यों भेज रहे हो। साउथ अफ्रीका में आप और हम सब साथ में घूमे हैं। हम सब साथ में थे।

MR. CHAIRMAN : Kunwar Akhilesh Singh, please do not give a running commentary.

**श्री थावरचन्द गेहलोत :** ये बैठे-बैठे रनिंग कमेंट्री कहते रहते हैं, उनको आप बोल देते तो मुझे बोलने की नौबत ही नहीं आती। (व्यवधान)

**सभापति महोदय :** मैंने उनको भी निवेदन किया है। Kunwar Akhilesh Singh, please do not disturb him.

**श्री थावरचन्द गेहलोत :** मैं यह कह सकता हूँ कि इस सरकार ने पिछले दो वर्षों में इस प्रकार का एक अच्छा काम हाथ में लिया है। मध्य प्रदेश में क्षिप्रा नदी पर जो फोर लेन की बराबरी का पुल बना है, उसका एक कार्यक्रम हुआ था, उसके उद्घाटन कार्यक्रम में माननीय खंडूरी जी वहां पधारे थे। उसमें मध्य प्रदेश सरकार के लोक निर्माण मंत्री श्रवण कुमार जी पटेल की अध्यक्षता में वह कार्यक्रम हुआ था। उस कार्यक्रम में मध्य प्रदेश के जो लोक निर्माण मंत्री हैं, उनका भाण सुनकर मुझे बड़ा आश्चर्य हुआ और मैं चाहूंगा कि उस भाण को कभी कोई पढ़े और सच्चाई को स्वीकार करने का साहस दिखाये। इस सदन में भी माननीय सदस्य बहुत सारे सदस्य ऐसे हैं, जो जानते हैं, पर सच्चाई को यहां कहना नहीं चाहते हैं, जबकि इस पवित्र मंदिर में सच बात कहने की आदत डालनी चाहिए। उन्होंने कहा था कि देश की आजादी के पहले शेरशाह सूरी एक राजा हुए, उन्होंने दिल्ली से कलकत्ता के बीच में ग्रांट ट्रंक रोड बनाने का निर्णय लिया था और वह बनाई था। उसके बाद देश की आजादी के बाद जितने भी प्रधानमंत्री हुए, यह उनका कथन है, उनका मत है, उन्होंने इस दिशा में कोई काम नहीं किया, एकमात्र अटल विहारी वाजपेयी हैं, जिन्होंने इस प्रकार की महती आवश्यकता के और देश के विकास के लिए जरूरी जो बात है, उस काम को हाथ में लिया है और वे सड़क बना रहे हैं और उन्होंने सारा वर्णन भी किया था। इस अवसर पर मैं बधाई दूंगा कि मध्य प्रदेश में पिछले साल छः राष्ट्रीय राजमार्ग स्वीकृत किये गये और मेरे निर्वाचन क्षेत्र में दो राष्ट्रीय राजमार्ग जो नये स्वीकृत हुए हैं, उनमें से आते हैं। एक और महत्वपूर्ण मांग है, जो अभी स्टेट हाईवे है, परन्तु (व्यवधान)

**कुंवर अखिलेश सिंह :** खंडूरी साहब, आप इनकी कोई बात मत मानिएगा, पहले सब को दो-दो दे दीजिए, तब इनकी तीसरी बात मानिये।

**सभापति महोदय :** कृपया व्यवधान न डालें, अखिलेश जी।

**श्री थावरचन्द गेहलोत :** आप ऐसा क्यों करते हो, आप तो मेरे मित्र हैं, आप ऐसा करेंगे तो मैं आपके बारे में भी ऐसा ही सोचूंगा।

मैं एक महत्वपूर्ण बात की ओर, चूंकि वह इस संकल्प से सम्बन्धित है, यह जो राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक तीन है, आगरा से मुंबई जाता है और यह इन्दौर से होकर जाता है तो इन्दौर से उज्जैन और उज्जैन से कोटा एक मार्ग है, जो इन्दौर से झालावाड़ तक स्टेट हाईवे के रूप में है और वहां आवागमन का घनत्व बहुत ज्यादा है। वहां बहुत ज्यादा आवागमन होता है और मध्य प्रदेश और राजस्थान की दूरी भी उससे बहुत कम होती है, वह अभी तक लम्बे समय से स्टेट हाईवे है। मैं पहले से निवेदन कर रहा हूँ, किसी कारणवश राज्य सरकार ने पहले प्रस्ताव नहीं भेजा था, अब राज्य सरकार इसका प्रस्ताव भेज रही है। मैं उनसे प्रार्थना करना चाहूंगा कि वे इस स्टेट

हाईवे को, जो इन्दौर उज्जैन झालावाड़ के बीच में है, क्रमांक 27 को राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने के लिए अपनी स्वीकृति प्रदान करें। मैं इस अवसर पर मंत्री जी का एक और बात की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान में जो लोक सभा में कुछ प्रश्नोत्तर मैंने पढ़े थे, उससे मुझे जानकारी मिली है और वैसे बी पहले मेरी जानकारी थी कि मध्य प्रदेश में सड़कों का जाल बहुत कम है। इतना ही नहीं, बिहार में राष्ट्रीय औसत का जो 50 प्रतिशत सड़कों का एवरेज है, मध्य प्रदेश में केवल 40 है और हम तो तारीफ कर रहे हैं न।

**श्री प्रमुनाथ सिंह** : आप कहां तारीफ कर रहे हैं, वहां कुछ भी नहीं है।

MR. CHAIRMAN: Shri Thawar Chand Gehlot, please address the Chair.

**श्री थावरचन्द गेहलोत** : उससे भी मध्य प्रदेश में सड़कों का एवरेज कम है और मध्य प्रदेश ऐसे स्थान पर बसा हुआ है, उसके चारों तरफ लगभग नौ राज्य ऐसे हैं, जहां का आवागमन हैवी ट्रक और हैवी वाहन वहां आते हैं और उसके कारण सड़कों की हालत अच्छी होनी बहुत जरूरी है। वर्तमान में बहुत सारे राजमार्ग ऐसे हैं, जिनकी हालत बहुत अधिक खराब है और मध्य प्रदेश पर उसका बहुत ज्यादा आर्थिक भार पड़ रहा है। मध्य प्रदेश की आर्थिक हालत बहुत खराब है, केन्द्र से जो पैसा दिया था, वह भी उन्होंने इधर-उधर लगा दिया था।

फिर यहां से लिखा-पढ़ी हुई, फिर लाइन पर आए और जिस काम के लिए पैसा मंजूर हुआ था, उसमें लगाने की कोशिश की। मैं यह कहना चाहता हूँ कि आबादी के घनत्व को देखते हुए और क्षेत्रफल को देखते हुए वहां पर सड़कों का प्रतिशत बहुत कम है। उस प्रतिशत को दूसरे राज्यों की तुलना में बराबरी पर लाने के लिए मंत्री महोदय को सहयोग करना चाहिए। मैंने जो सुझाव दिए हैं सड़कों के बारे में और जो दो-तीन साल पहले राजमार्ग के रूप में मध्य प्रदेश शासन के रिकार्ड में दर्ज हैं, उनको राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने का कार्य आप करें और इसके लिए स्वीकृति प्रदान करें। मुझे आशा है कि ऐसा करके आप हमारे राज्य को भी अन्य राज्यों की तरह सड़क सुविधाएं उपलब्ध कराने का काम करेंगे। इसी आशा और विश्वास के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**कुंवर अखिलेश सिंह(महाराजगंज उ.प्र.)** : सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने डा. मदन प्रसाद जायसवाल जी द्वारा रखे गए इस महत्वपूर्ण संकल्प पर मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया। देश की 55 साल की आजादी के बाद भी जब हम भारत में ग्रामीण क्षेत्रों की तरफ नजर डालते हैं तो यह लगता है कि जो हमारी बुनियादी आवश्यकता थी सड़क, उसको 55 साल की आजादी के बाद भी हम पूरा नहीं कर पाए हैं। इस बुनियादी आवश्यकता को पूरा न कर पाने के कारण और सड़कों के मामलों में जो विसंगतियां हैं, उन पर दृष्टि डालने के बाद यह लगता है कि जो देश के अंदर विकास के मानक पर असमानता पैदा हुई है, उसने निश्चित तौर पर इन क्षेत्रों के अंदर इस व्यवस्था के प्रति आक्रोश पैदा किया है। हम आपसे कहना चाहते हैं कि अगर देश को एकजुट रखना है तो इस क्षेत्रीय असमानता को समाप्त करने के लिए हमें सार्थक पहल करनी होगी, सार्थक निर्णय लेने होंगे। अगर हमने इस असमानता को समाप्त नहीं किया तो इस व्यवस्था के प्रति लोगों के अंदर आक्रोश दिन-प्रतिदिन पनपता जाएगा। आज देश के राजनीतिक पटल पर जिस तरह से क्षेत्रीय दलों का प्रादुर्भाव हो रहा है, यह क्षेत्रीय विमता का ही प्रमुख कारण है। अभी हमारे साथी थावरचंद जी दक्षिण अफ्रीका से लेकर अमेरिका तक के देशों में सड़कों का वर्णन कर रहे थे। मैं उन तथ्यों में नहीं जाना चाहता। मैं यह जरूर कहना चाहता हूँ मंत्री जी से कि जब पिछले दिनों आपने डीजल और पेट्रोल पर उपकर लगाया था। उस राशि से इसी सदन के अंदर तत्कालीन मंत्री और आपके पूर्ववर्ती साथी राजनाथ सिंह जी ने एक प्रश्न के उत्तर में यह आश्वासन दिया था कि जितने राजमार्ग हैं, उसको हम राष्ट्रीय राजमार्गों से जोड़ने का काम करेंगे। हमारे किसी भी बिंदु पर राष्ट्रीय राजमार्ग होगा, वह 50 किलोमीटर से अधिक दूरी पर नहीं होगा। लेकिन खेद के साथ कहना पड़ता है कि आपने अभी तक उस आश्वासन को पूरा नहीं किया, जो लगभग डेढ़-दो साल पहले इसी सदन में दिया गया था। हमारे साथी डा. मदन प्रसाद जायसवाल जी हमारी ही तरह भारत और नेपाल के सीमावर्ती इलाके से चुनकर आते हैं। मैं उत्तर प्रदेश से चुनकर आता हूँ और ये बिहार से चुनकर आते हैं। इनका भी इलाका अत्यंत पिछड़ा हुआ है, हमारी भी इलाका अत्यंत पिछड़ा हुआ है। इनके भी जाने का रास्ता गोरखपुर से होकर गुजरता है, हमारे भी जाने का रास्ता वही है। जिस राष्ट्रीय राजमार्ग का इन्होंने वर्णन किया था, मैं पूरी तरह से इनके प्रस्ताव से सहमति व्यक्त करते हुए यह कहना चाहता हूँ कि उस राष्ट्रीय राजमार्ग को छितौनी से खड्डा, खड्डा से सिसवा, सिसवा से कप्तानगंज, कप्तानगंज से होकर गोरखपुर तक जोड़ दिया जाए, तो यह क्षेत्र का सुगम और सरल मार्ग हो जाएगा। इसके साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि राष्ट्रीय राजमार्गों में यदि आप थोड़ा सा परिवर्तन कर दें, खासतौर से मैं बस्ती से लेकर महादावल, महादावल से कर्मैनी, कर्मैनी से कैम्पीयरगंज, कैम्पीयरगंज से पनियारा, पनियारा से परतावल, परतावल से कप्तानगंज और कप्तानगंज से कुशी नगर के राजमार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग में परिवर्तित करने की बात कर रहा हूँ। अगर इस प्रकार राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण कर देंगे तो गोरखपुर जैसे महानगर पर गोरखपुर होकर बिहार जाने वाले वाहनों का दबाव कम होगा।

बिहार जाने के लिए कम से कम 40 किलोमीटर की दूरी कम तय करनी पड़ेगी। इस राष्ट्रीय राजमार्ग के बन जाने से दिल्ली से लेकर, पंजाब से लेकर, जम्मू-काश्मीर से लेकर नेपाल जाने वालों के वाहनों के 35-40 किलोमीटर की दूरी कम तय करनी होगी। भारत और नेपाल के बीच जो व्यापार हो रहा है, उसमें इस राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण कर देने से वाहनों को गोरखपुर न जाकर बस्ती से कप्तानगंज पहुंचाने का काम करेंगे और इससे 40-50 किलोमीटर की दूरी कम तय करनी होगी। ऐसा करने से गोरखपुर जैसे महानगर पर नेपाल जाने वाले वाहनों का दबाव भी कम होगा और तेल के खर्च में भी बचत होगी तथा वाहनों के घिसाव में भी बचत होगी। मैं समझता हूँ कि जितना व्यय आप इस राजमार्ग के बनाने पर करेंगे, उसका कई गुना आप दस वॉ में वसूल कर लेंगे।

इसके साथ ही मैं आपसे कहना चाहता हूँ, मेरा निर्वाचन क्षेत्र महाराजगंज है, जो भारत और नेपाल की सीमा पर स्थित है। जहां से मैं आता हूँ, वहां नोतनवा एक उपनगरी है, जहां से 18 किलोमीटर की दूरी पर गौतम बुद्ध की जन्मस्थली लुम्बिनी नामक स्थान है। लुम्बिनी से खनवा और खनवा से नोतनवा को जोड़ दिया जाए, नोतनवा से टूटीबारी, टूटीबारी से निचलौवा, निचलौवा से सिसवा, सिसवा से कप्तानगंज और कप्तानगंज से कुशीनगर के बीच राजमार्ग बना दिया जाए, तो जितने भी पर्यटक आते हैं, गौतमबुद्ध की लुम्बिनी में दर्शन करने के लिए आते हैं, उन्हें लुम्बिनी का दर्शन करने में 103 किलोमीटर का दूरी कम तय करनी होगी। इसके बौद्ध पर्यटकों का समय बचेगा। साथ ही साथ गौतम बुद्ध की ननिहाल, जो मेरे ही निर्वाचन क्षेत्र में है, उसको भी जोड़ने का काम करेंगे।

महोदय, अंत में, डा. मदन प्रसाद जायसवाल ने जो संकल्प प्रस्तुत किया है, वह बहुत ही महत्वपूर्ण है। उस संकल्प पर सार्थक निर्णय लेते हुए, राष्ट्रीय राजमार्ग निर्मित करने का काम करेंगे। इतना कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**श्री प्रमुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार)** : सभापति महोदय, डा. मदन प्रसाद जायसवाल जी ने जो संकल्प प्रस्तुत किया है, वह बहुत ही महत्वपूर्ण है। इसकी महत्ता माननीय मंत्री जी से ज्यादा मालूम होगी, इसलिए कि वे उबड़-खाबड़, पहाड़ी इलाके के रहने वाले हैं। हमें विश्वास है, जिस इलाके से वे आते हैं, वे सड़क के महत्व को ज्यादा अच्छी तरह से समझते होंगे। वह सेना में थे, इसलिए वह मजबूत इरादे के व्यक्ति हैं, इसलिए वह सड़कों के निर्माण में मजबूती से निर्णय करेंगे। लेकिन मंत्री जी आपके विभाग का काम ठीक-ठाक नहीं चल रहा है। बाढ़ की वजह से जो सड़क क्षतिग्रस्त हैं, उनकी मरम्मत का काम भी नहीं हो रहा है। आप सदन में कहते हैं कि आपके पास राज्य से प्राक्कलन प्राप्त नहीं हुआ है, लेकिन हमें लगता है कि आपके विभाग के अधिकारी आपको गलत सूचना देते हैं।

**सभापति महोदय** : आप कृपया आसन को संबोधित करें।

**श्री प्रमुनाथ सिंह** : हम आपकी ओर ताकते हुए इन्हें समझाते हैं। पथों के प्राक्कलन राज्यों से प्राप्त नहीं हुए हैं, इससे लगता है कि आपके पदाधिकारी आपको सही जानकारी नहीं दे रहे हैं। मैंने पिछली बार भी आपसे निवेदन किया था कि छपरा से मौहम्मदपुर बाढ़ का इलाका है, कोई लम्बी सड़क नहीं है, सिर्फ 62-63 किलोमीटर का राष्ट्रीय राजमार्ग है, उसके बाढ़ में क्षतिग्रस्त होने के कारण वहां आवागमन बंद हो चुका है। हम आपसे निवेदन करेंगे कि प्राथमिकता के आधार पर उस पथ को ठीक करायें। दूसरा मेरा निवेदन छपरा और गोपालगंज सीवान होते हुए लिक राष्ट्रीय राजमार्ग से है। यह कोई नई सड़क नहीं है, पहले की बनी हुई है, लेकिन बाढ़ में

डूबी हुई है। इसकी मरम्मत के लिए पैसा दीजिए। आप कहते हैं कि प्राक्कलन नहीं आया। आपके विभाग के लोग राज्य से इस संबंध में प्राक्कलन क्यों नहीं मंगाते हैं। आप अपने विभाग पर दबाव बनाइये और राज्य से प्राक्कलन मंगाइये। चूंकि मुझे अभी जाना है, मैं तीन-चार सड़कों के नाम आपको लिखवा रहा हूँ और आशा करूंगा कि आप मजबूती से उन मार्गों को बनाने में नोटिफिकेशन निकालेंगे।

बिहार सरकार ने भी यह प्रस्ताव भेजा है। बिहार सरकार का प्रस्ताव आया है, इसलिए इसमें कोई खटपट की बात नहीं है, आप इसे कर दीजिएगा। हमारे साथी बता रहे थे कि बिहार में 50 प्रतिशत एनएच हो गया है, उन्हें बिहार के बारे में जानकारी नहीं है, वहां मात्र तीन प्रतिशत एनएच हुआ है। बिहार में 88,352 किलोमीटर सड़क है, जिसमें एनएच मात्र 3301 किलोमीटर हुआ है। इसलिए बिहार में एनएच का 50 प्रतिशत कह कर बिहार को बरगलाइए मत। मात्र तीन प्रतिशत एनएच बिहार में हुआ है। इसलिए हम निवेदन करेंगे, हमारे यहां बहुत लम्बा सड़क भी एनएच का नहीं है, छोटा-छोटा है।

मंत्री जी, आप ठीक से नम्बर नोट कर लीजिए और उसे संभाल कर रखिए। एक सड़क है, जो पहले से राज मार्ग है उसे एनएच, लिंक में बदलना है। माझी से बरौली वाया एकमा, महाराजगंज, यह लगभग 64 कि.मी. है। यह तीन जिलों का लिंक जोड़ता है - छपरा, सिवान और गोपालगंज। इसलिए आप इसकी प्राथमिकता को देख कर इसे कर दीजिएगा। छपरा से महम्मदपुर वाया मसरक, यह भी बहुत छोटा है। माझी से ताजपुर होकर, रघुनाथपुर होते हुए जाती है, जो उत्तर प्रदेश को, गोरखपुर होकर जोड़ती है। माझी एक ऐसी जगह है, जो बिहार और उत्तर प्रदेश का बार्डर है और बिलकुल सरयू नदी पर यह जगह बसी हुई है। उधर से जो हाजीपुर, गाजीपुर एनएच है, जो बनारस वगैरह जाती है, उस लिंक को जोड़ेगी, इससे नेपाल की दूरी भी कम हो जाएगी। यहां भारी वाहनों का आवागमन बराबर जारी रहता है, इसलिए आप इसे अति महत्वपूर्ण समझेंगे। एकमा से मसरक, वाया सहाजीतपुर और दुर्गौदा से मसरक, तरैया से सिवान, यह दो-चार छोटी-छोटी सड़कें हैं।

खंडूरी जी, हम आपसे निवेदन करेंगे कि हम जब आएंगे तो आपके जवाब को पढ़ेंगे। आप जवाब में जरूर कह दीजिएगा कि प्रभुनाथ जी ने जितनी सड़कों के बारे में कहा है, उन सब को एनएच लिंक में ले लिया जाएगा। उन्हें आप बनवा दीजिए। हम आपको आज इस उम्मीद पर बधाई देते हैं कि आप जरूर यह बात कहेंगे। हम आने के बाद में आपको फिर बधाई देंगे। इन्हीं शब्दों के साथ आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): Sir, I rise to support the Resolution moved by Dr. Madan Prasad Jaiswal to convert the important State Highways to National Highways in all the States on a priority basis. Basically road is the number one stimulant for the economic growth. It is basically a magnet which draws everybody. If you build a road to any village, after some days you will just find that somebody has set up a shop besides the road and then somebody would have come and purchased a piece of land besides the road and built a house. Until and unless you have the road, nobody would simply go there and nobody would care for that area.

The previous Governments did not emphasise on this very important policy of infrastructure building. They emphasised on giving everything free of cost or at a subsidised rate to everybody. They thought that the economic condition of the country and the people would change by this way. That is why the State has been impoverished and pauperised.

The Government, headed by hon. Atal Bihari Vajpayee, have tried to bring the derailed economy of this country on to the rails and that is why there has been a lot of change in the mindset, in the economic policy of this Government.

Sir, I just mean to say that whenever we go to any village - you ask any MP and you yourself are also an MP - the first thing people approach us for is roads. They will ask "Hon. MP Sir, you build our road." You ask all the MPs and I can dare say that more than 50 per cent of their money is spent for building roads. Sir, this is the basic thing. The roads should be built and roads will bring prosperity.

I have not gone to many countries outside India. I have gone only to two or three countries. First, when I went to Malaysia and reached Kuala Lumpur, it was early morning and outside the airport, a bus was waiting for us. I enquired what was the distance of the city we were to go to, from Kuala Lumpur airport. He replied that it was 70 kilometres. I said : "It is 70 kilometres! It will take two-and-a-half hours to reach there." He astonishingly looked at me and said why it would take two-and-a-half hours; it would take hardly 45 minutes. I asked whether we would travel 70 kilometres within 45 minutes. He said : "Yes. Roads are good and you come out and see it for yourself." Then, for the first time in my life, when I found that the bus was running at a speed of 120 kilometres per hour, I myself could not believe it.

I found that everywhere. Even when I went to China, they sent us to a very remote place called Xingjiang, which is above Kashmir, and which is about 2,500 kilometres from Beijing. It is a mountainous range. Hardly any cultivable land is available anywhere. Everywhere in the landscape, you just find mountains and rocky land. There also, they are building a road, express highway, for 2,500 kilometres. When I came back from that place, I asked the hon. Prime Minister of China, hon. Zhu Rongji at the time of dinner that that area was so under-developed and why they were spending thousands and thousands of crores of rupees to build road leading to that place. He looked at me and said : "You yourself say that that area is under-developed. If we do not build the road, if we do not provide power and electricity to that area, who will go there to set up industry? If industry is not set up there, how will the economic condition of that place be improved?"

So, I congratulate the hon. Prime Minister of this country that he has gone in for this four-lane quadrilateral national highway project. It is being worked out in the right earnest and at the fasted pace. In this country, since my childhood, I have never seen any such project which was being constructed at such a fast pace. I must congratulate from the core of my heart the hon. Minister for National Highways who is sitting here because there is hardly any corruption charge against him with regard to award of tenders. It is a project of Rs. 58,000 crore and they are

executing it so honestly and so efficiently. Sir, I can really dare say that I am proud of a Minister like Maj. Gen. (Retd.) Khanduri. The country is proud of him.

Sir, I now come to my own National Highway No. 60, which runs from Laxmannath in Orissa to Jaleswar to Balasore. I wish to bring a very simple thing to his notice. There are three bypasses which the National Highway Authority wants to build there. I had personally met him and also written to him. I do not think that there is a need of having those bypasses by destroying and converting the fertile land into a road.

**17.00 hrs.**

There is no necessity for that. Sometimes, due to ego problems of some bureaucrats, this will be taking place. Whenever we sit with them and ask them: "Why do you want a bypass, please explain it?" they are unable to explain it. They simply say that they have done it. My appeal to the hon. Minister, Maj. Gen. (Retd.) Khanduri, is that bypasses near Haldipada, Basta and Lakshmannath should not be constructed because the road is straight and they are not required. When you are having the Government land, why do you want to purchase the land from the farmers? The road is already there and it is straight. Some people have unauthorisedly occupied the Government land and they have built some shops. Why should you have any sympathy for those people who have unauthorisedly built shops? You should evict them because this is your own land. Why do you pay so much of money and destroy the fertile, cultivable land of the farmer? On that road, there are many lengthy causeways for the passage of floodwater. Now, a lot of care should be taken to build adequate number of culverts so that the water passes smoothly during the time of floods. Otherwise, it will cause a lot of problem. There will be waterlogging problem later on. My appeal to the hon. Minister is that he should also look into it.

My third point relates to a supplementary question that I had already asked the hon. Minister some time back. The question was: "What about the trees being cut?" He answered that the Ministry was giving double the amount to the State Governments for planting trees by the roadside. Sir, please do not always depend on the State Governments. If you have given the money, kindly monitor it to see whether the money is being properly utilised. Wherever roads are being built, trees should be planted on the roadside. Even if you cut one tree, it is your responsibility to see that trees are actually planted on the roadside.

1703. With one more suggestion, I will wind up my speech. I thank you very much from the core of my heart that you have sanctioned five crore rupees for construction of the road between Jaleswar and Chandaneshwar. I can say that it is one of the worst roads in India, and it is an inter-State road. You have fulfilled the cherished dream, for the last 40 years, of the people of that area. You have given it, and you have promised me to give another five crore rupees next year. I thank you for that. However, Sir, my point is that you have given it from the Central Road Fund. In regard to *Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana*, there is a specification. The vigilance people go there and verify whether the work has been done as per the specifications. Kindly do some monitoring and see that your Central Road Fund is also being properly utilised. That is my suggestion and with that suggestion, I conclude my speech.

**श्री माणिकराव होडल्या गावीत (नन्दुरबार) :** माननीय सभापति महोदय, मैं डाक्टर मदन प्रसाद जायसवाल जी के संकल्प पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। पहले महाराष्ट्र और गुजरात एक साथ थे और मुम्बई राज्य था। 1960 में मुम्बई के दो भाग किए गए और एक महाराष्ट्र और दूसरा गुजरात राज्य बन गया। मुम्बई से सूरत, अहमदाबाद राष्ट्रीय राजमार्ग पर चार लेन की सड़क बनाने की योजना है। मैं इसके लिए मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ लेकिन यह काम समय पर पूरा होने की आशा रखता हूँ।

चार साल पहले धुलिया, साकरी, नवापुर, बारडोली, सूरत वाया धुलिया, सूरत राष्ट्रीय राजमार्ग नम्बर 6 है। मंत्री महोदय ने इस काम में अच्छी मदद की है लेकिन अभी थोड़ा काम बाकी है। यदि इस काम के लिए धनराशि मंजूर करेंगे तो सूरत तक के राष्ट्रीय राजमार्ग का काम अच्छा होगा। यह गुजरात से सीधी साउथ जाने के लिए सड़क है। इसलिए यह सड़क बहुत जरूरी है।

तीसरी बात यह है कि मैं मांग करता हूँ कि बरणपुर-अंकलेश्वर सड़क जिसके मध्य बरणपुर-शिरपुर-शहादा-तुड़ोदा-अकलुकुवा-अंकलेश्वर पड़ते हैं, यह ट्राइबल इलाका महाराष्ट्र, मध्यप्रदेश और गुजरात को जोड़ने वाला है। मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि इस राजमार्ग के निर्माण के लिये मंजूरी देकर काम शीघ्र शुरू करायें।

सभापति जी, मेरी चौथी मांग यह है कि मुम्बई-आगरा राष्ट्रीय राजमार्ग को चार-लेन में परिवर्तित करने के लिये सुना गया है लेकिन कसाराघाट में 15-17 किलोमीटर भाग ऐसा है जहाँ 4-5 घंटे ट्रैफिक जाम रहता है। यह राष्ट्रीय राजमार्ग नागपुर से होकर आगरा पहुंचता है। इसे चार-लेन वाला करने के लिये मंजूरी मिल गई है। अगर इस काम को जल्दी करायेंगे तो कृपा होगी।

सभापति महोदय, मुझे आशा है कि मेरे द्वारा दिये गये सुझावों पर माननीय मंत्री जी ध्यान देंगे और कार्य शीघ्र शुरू करायेंगे।

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Mr. Chairman, Sir, I am thankful to Dr. Jaiswal for having brought this Resolution, relating to declaring of the State Highways as National Highways, for a discussion in this august House.

Sir, in our primary school days we had learnt that speed is essential for progress and it is through speed that mankind has attained progress. When the United States of America wanted to expand from the East Coast, the only demand from the locals, who were moving Westward, was for laying of railway line.

Sir, hon. Members of this House have mentioned about the empire of Sher Shah Suri extending from Calcutta to Peshawar. Actually, it was not Calcutta but it extended from Peshawar to Sasaram and Patna. Calcutta was very far away and it was totally unknown during that period. So, his empire extended from Bihar to Peshawar. At this point of time, we should also remember another name from history and that is of the Rani Ahalya Bai. She was one of the rulers during whose reign, the political situation in our country was very volatile. But she laid the foundation for a road, now known as the *Jagannath Sadak*, connecting the Grand Trunk Road to Puri so that pilgrims from all over the country could travel to Puri easily. This is now a part of the National Highway Number 5. So, we should also remember her contribution. There were, of course, a number of other rulers as well who had contributed to the extension of the road network in this country.

Sir, an eminent literateur described the French Revolution saying: "This is the worst of times and this is the best of times." So also Germany during the time of Adolf Hitler. Though Germany had the worst of times yet it had also the best of times because when you are talking of National Highways and roads, it was during the time of Hitler in Germany that the concept of *autobahn* was mooted and got implemented. Hitler wanted to connect the whole of Europe through major roadways so that all the cities could be directly connected and goods could be transported and soldiers could be moved from one place to another.

Over the last fifteen years the road topography has totally changed in India. We have got high-speed vehicles. As was mentioned by hon. Member Shri Swain, high-speed vehicles can reach speeds of up to 140 kilometres per hour. The quality of the vehicles has gone up and the maximum speed of the vehicles is also going higher and higher. But, I am sorry to say the number of accidents has also been increasing. I would earnestly request the hon. Minister to please look into this aspect. It is first necessary to improve the condition of our roads. The technique which we are adopting now needs a little bit of improvement no doubt. If one goes through the newspaper, one would be baffled to see the number of times the high-speed vehicles causing accidents on the roads and turning turtle. They do not hit other vehicles! They just hit the divider on the road and quite often turn turtle and people die. If a vehicle turns turtle after hitting a divider, why should a person die? High-speed vehicles have a bigger engine space. I need not go into those technicalities now.

I would like to impress upon the House that within the last fifty years, 13 thousand kilometres of National Highway has been added. We have had many Prime Ministers since 1947. If one line should be written about Pandit Jawaharlal Nehru, what should that line be? It should be: He built the modern temples of this country and he built modern India with the steel plants and IITs. That is how Jawaharlal Nehru should be remembered if one is to know about the positive work done by him as a Prime Minister. Similarly, if you want to remember Mrs. Gandhi in one line, it should talk about the progress the country made on foodgrains front. That is the one remarkable thing that was done by her. I need not mention bank nationalisation and other things now. During her regime India became self-sufficient in foodgrains. If Rajiv Gandhi is to be remembered by one line, what should that be? It should be the call he gave to the youths, "We have missed the industrial revolution in the 19<sup>th</sup> century; a new technical revolution is coming in the information technology; if we lose it, we will again be relegated to the background." He laid the foundation for information technology, for computer knowledge and for other related things.

And if one line should be written about the present Prime Minister Shri Atal Behari Vajpayee, that would be – "He is doing a pioneering service to this nation by building roads." These roads are not only connecting Kanyakumari with Kashmir and Silchar to Porbandar but they are also connecting four metropolitic by the Golden Quadrangle. These

road would be the best road running into around 53 thousand kilometres. For doing this, history will always remember Atal Behari Vajpayee. If we find these four Prime Ministers within only one line in history, Shri Vajpayee would be selected as the best person available in the lot for this specific project.

Now I come to one of the problems of my Constituency. When Shri Rajnath Singh was the Minister in charge of this Ministry, he was kind enough to come to our State to inaugurate the first four-laning project of the national highway between Bhubaneswar and Cuttack running into 32 kilometres. In that function, I was also present. The two-way national highway has been converted into a four-lane one.

But as is the position everywhere, villages are on the one side and school buildings are on the other; habitation is on the one side and farmland is on the other; and children have to cross the road, the cattle has to go to the other side. So, road under-bridges are required. Three bridges have been constructed, but we need more bridges. That is the one thing to which I had drawn the attention of the then Minister of Surface Transport Shri Rajnath Singh; I have also written a letter to the present Minister. Two or three underbridges are required to be built there. Similarly, the four laning of NHS from Jagatpur to Chendikhol is being done now. Adequate steps be made for building under bridges.

It was during 1998-99 and 1999-2000, major State Highways have been converted into National Highways in Orissa. But still there are two or three Highways which have been left out, about one of which Shri Swain has said. It is a long pending demand; we have been repeatedly demanding from our State. At least, the northern district which is my home district, needs the National Highway status for the State Highway. But there are still two other roads about which I would like to draw the attention of the Minister.

One road is connecting Talcher which is a mine-head. I would like to make one suggestion which would also benefit the whole country. Most of the roads of mine heads are in a very precarious condition. National Highways go in a different angle and it serves a different purpose. National Highways are connected to rail-heads and port-heads. National Highways are rarely connected to the mine-heads. If a scheme could be worked out to connect the mine-head to the National Highway, a major problem will be overcome; a lot of national loss could be wiped out because it takes a lot of time, it consumes a lot of energy and fuel; a lot of money is also spent on that. If a better Highway or a better road is provided from the mine-head to the National Highway, which connects the port-head and the rail-head, the traffic will flow smoothly, so also the minerals.

There is one road connecting National Highway 42. National Highway 200 with National Highway 5, that is from Talcher to Khurda, via. Denkanal-Athagarh-Munduli-Mendhasal-Pitapalli. There is a bottleneck within Orissa which covers Cuttack, which covers Choudwar and Bhubaneswar. If the old road is upgraded there would be direct traffic flow from not only Talcher, but also from Sambalpur side and Raipur side towards Gopalpur, Visakhapatnam, and Chennai. The position which prevails today is that there is always traffic jam that affects two major cities that is Cuttack and Bhubaneswar in Orissa; and it goes directly and that Highway reduces more than 67 kms of distance.

Similarly, there is another road from Cuttack to Jagatpur via. Kendrapada-Chandbali-Bhadrak. This is the most populous area of the state. There is another major State Highway which is to be looked into. It is from Khurda to Bolangir, via. Nayagarh-Charichak-Boudh-Sonepur. Money has been provided to build railway lines, still a State Highway is there. In the western part of Orissa, this State Highway-I connects coastal Orissa with western Orissa. It has a very heavy traffic. It passes through not less than eight districts.

I would request the hon. Minister, through you, Sir, to look into these three major roads which needs immediate attention. At the end, I would talk about the Central Road Fund. Annually, the Government is getting about Rs.6000 crore by way of cess of one rupee on petrol and diesel per litre. As has been suggested by another hon. Member, those States which are actually utilising the funds for the purpose for which it is meant, should be encouraged.

I would like to narrate a very peculiar instance which happened with me. On 29<sup>th</sup> October, 1999, the day Orissa witnessed super-cyclone, I along with five to six other hon. Members was travelling in Rajdhani Express. We were going by Rajdhani since the air traffic was disrupted because of this cyclone. We were forced to get down at Howrah, Kolkatta. We were not able to reach Orissa by rail route. So, we hired a vehicle. While going around the Highway of West Bengal, we could see a marked difference. Without casting any aspersions, I would say that the moment we entered Bihar – of course now it is called the Jharkhand – we could see a marked difference. The driver was from Kolkatta. The moment we crossed Orissa border, the driver said that he was relieved, not because he was apprehending some culprit to catch hold of him but he was relieved because he had reached a safer place where he could drive smoothly. So, the drivers also find the difference. This is the problem of the drivers driving on the National Highways, should also be considered. A good driver prefers good roads. Good roads help curtail rough driving accidents.

So, I would say that those States, which are spending money to provide the best facilities to their people, should be looked after in a better way. A suggestion has already been made. Some method should be worked out where the

Central Government, the Ministry of Surface Transport, National Highway, should also

monitor the work being done in the States. I also support what Dr. Jaiswal has suggested. Major State Highways should be provided because many States do not have the necessary fund to develop their State Highways. It is also necessary that the State Highways should be declared as the National Highways.

**डा. रघुवंश प्रसाद सिंह :** सभापति महोदय, सड़कों का बड़ा भारी महत्व है, यह सभी जानते हैं। यह संयोग बड़ा बढ़िया है क्योंकि कल रेल बजट पर चर्चा हुई थी और आज श्री मदन प्रसाद जायसवाल द्वारा प्रस्तुत किये गये रोड ट्रांसपोर्ट एंड हाईवे संकल्प पर बहस हो रही है। इसमें नेशनल हाईवे और स्टेट हाईवे पर जिक्र होगा। इससे अच्छा संयोग यह है कि यहां पर माननीय पर्यटन संस्कृति मंत्री भी मौजूद हैं। यह तो आप सब जानते हैं कि सड़क से टूरिज्म का बड़ा भारी संबंध है और बिना सड़क के टूरिज्म का विकास नहीं हो सकता। इसके साथ साथ यहां वायु यान के मंत्री जी भी बैठे हुए हैं। यह बड़ा अच्छा संयोग है। श्री मदन प्रसाद जायसवाल ने जिन सड़कों की मांग की है, वह ठीक है। मेरा कहना है कि बेतिया लेहरिया में एक अशोक स्तम्भ है, उसको कुशीनगर से जोड़ा जाना चाहिए। इसी के साथ-साथ हाजीपुर से वैशाली तक पारु, साहिबगंज होते हुए केसरिया, केसरिया में दुनिया का सबसे बड़ा स्तूप मिला है। हाल ही में वहां आर्क्योलोजी सर्वे ऑफ इंडिया ने खुदाई कराई तो उसे मिट्टी में दबा हुआ एक स्तूप मिला। यह स्तूप आक्रमण के समय से मिट्टी के नीचे दबा हुआ था। लेकिन वहां की सड़क एकदम चौपट है। वह जाने लायक नहीं है। केसरिया के बाद अड़ेराज में लाखों लोगों की भीड़ जाती है क्योंकि वहां अड़ेराज महादेव का तीर्थ स्थान है। वहां नेपाल से लेकर मुजफ्फरपुर, बेतिया, हाजीपुर आदि हर जगह से लाखों लोग साल में दो-तीन बार आते हैं। लेहरिया जहां अशोक स्तम्भ है, कुशीनगर बुद्धिस्ट सर्किट का सपना था लेकिन बुद्धिस्ट सर्किट पूरा नहीं हुआ। माननीय पर्यटन मंत्री ने स्वयं जाकर सड़कों की दुर्दशा को देखा तो बोद्धगया से राजगीर तक के लिए सड़क बनाना अभी हाल ही में मंजूर किया है। लेकिन उधर हाजीपुर से वैशाली तक तो सड़क बन गई लेकिन उसके बाद पारु, जाफरपुर, साहिबगंज, अड़ेराज से पहले लेहरिया, कुशीनगर तक के बीच में सड़क चौपट है।

इस सड़क के लिए 1995 में राज्य सरकार ने लिखा-पढ़ी की। लेकिन भारत सरकार को नियम-कायदे से बहुत कम मतलब है, पोलिटिकली जिसकी मजबूती है, उनका निकल गया। हमने 1995 में मंत्री जी को लिखकर दिया था। उन्होंने जवाब दिया कि बिहार में बहुत कुछ हो गया है लेकिन हमने नोट कर लिया है मतलब उन्होंने उसके औचित्य को स्वीकार किया है, हिस्टोरिकल, कल्चरल आदि सभी दृष्टिकोणों से उसका चित्य है। दसवीं पंचवर्षीय योजना में लिखा है कि नोट कर लिया है। हम आग्रह करेंगे कि उसे करा दिया जाए।

पर्यटन, संस्कृति मंत्री भी मौजूद हैं। ये वैशाली नहीं गए हैं। इस बार ले जाएंगे क्योंकि भगवान महावीर की 2600वीं जयन्ती मनाई जा रही है। हम पर्यटन मंत्री और सड़क मंत्री दोनों को आमंत्रण देते हैं कि वहां जाकर देखें। देखने से जितना पता लगता है, कहने से पता नहीं लगता। उस सड़क को बनवा दीजिए, बुद्धिस्ट सर्किट में शामिल करवा दिया जाए, एन.एच. से हो जाए, सब दृष्टिकोणों से नापें। हाल में स्टैंडिंग कमेटी ने जो रिपोर्ट दी है, इनको पटकार लगाई है। स्टैंडिंग कमेटी ने कहा है कि किसी भी सड़क को राजमार्ग घोषित करते समय निर्धारित दिशा-निर्देश का पूरा पालन होना चाहिए। समिति ने सड़क क्षेत्र में अनुसंधान, विकास की धीमी गति पर भी नाराजगी जाहिर की। संसदीय समिति ने कहा है कि केवल उन्हीं सड़कों को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया जाए जो देश के विभिन्न हिस्सों को आपस में जोड़ती हैं। ऐसी सड़कें जो यात्रा की दूरी कम करती हैं, इनको ख्याल ही नहीं है, घुमा देंगे। हम एक उदाहरण देते हैं। **वि.ए. (व्यवधान)**

**सभापति महोदय :** रघुवंश जी, क्या यह रिपोर्ट संसद में प्रस्तुत की जा चुकी है?

**डा. रघुवंश प्रसाद सिंह :** जी हां, हो चुकी है।

रिपोर्ट में नाराजगी जाहिर की है कि जैसे, तैसे चुनाव हो जाता है, उसकी कुछ नीति नहीं है और अगर नीति है तो उसका पालन नहीं होता। इसलिए सभी बातों को देखते हुए उसका अनुसरण होना चाहिए। जैसे हमने लिखा था, अयोध्या से सीतामढ़ी को जोड़ा जाए। मंत्री जी ने उत्तर दिया कि जोड़ दिया है। जिससे सौ किलोमीटर अधिक दूरी है, उसमें जोड़ दिया। वह घूम गया चकिया महल इसमें दिशा-निर्देश है कि दूरी कम हो। अयोध्या से पडरौना पडरौना से मोतीहारी, ढाका, रीगा होते हुए सीतामढ़ी जोड़ देने से सौ किलोमीटर की दूरी घट रही है। इसे ऐगजामिन करवा लिया जाए। अयोध्या से सीतामढ़ी को जोड़ना ऐतिहासिक है। अयोध्या वाले सब छटपटा रहे हैं। सीतामढ़ी मां जानकी की जन्म भूमि है। सीतामढ़ी से पुपरी होते हुए पूरब की तरफ मिला देने से जनकपुर तक मिल जाती है। दो राज्यों को जोड़ने की प्रार्थमिकता समिति ने की है। इसलिए इस पर विचार करना चाहिए।

हवाई जहाज मंत्री बैठे हुए हैं लेकिन इनको जनता की सर-जमीन की कठिनाई का क्या पता है। अररिया से किशनगंज, इधर की तरफ का भी एन.एच. हो गया उधर का भी हो गया, बीच में अररिया से किशनगंज बचा हुई है। उसको जोड़े बिना बिहार, बंगाल का रास्ता दुरुस्त नहीं हो सकता। इसलिए उसे भी ऐगजामिन करवा लिया जाए। राज्य सरकार से प्रस्ताव आया है अररिया से किशनगंज, ये आसमान की बात करते हैं, सर-जमीन की बात हम बताएंगे कि असलियत क्या है। तीनों बातों पर मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करते हैं। हम वैशाली से आते हैं। तीन हजार वां पहले वहां डैमोक्रेसी थी। हमने अब्राहम लिंकन से जनतंत्र नहीं सीखा, डैमोक्रेसी की परिभाषा नहीं सीखी। जनतंत्र हमारे पुरखों ने पैदा किया। भगवान बुद्ध जब वहां गए थे तो उन्होंने भाण में कहा कि सबसे अच्छा राज्य है, यहां कानून बना कर लोग शासन करते हैं। **Democracy is the rule of law.** भगवान बुद्ध की जन्म भूमि वैशाली, 2600वीं जयन्ती बड़े शानदार ढंग से मनाई जा रही है सौ करोड़ रुपये खर्च कर रहे हैं। भगवान महावीर की जयन्ती में सत्य, अहिंसा का संदेश, विश्व में शान्ति का संदेश, उस पर अमल हो, दुनिया के लोग इसे मान लें तो सब झंझट खत्म हो जाएगा। इसलिए बहुत अच्छा मौका है। इस हिसाब से, हिन्दुस्तान में कुल 33 लाख किलोमीटर सड़कें हैं।

इन 33 लाख किलोमीटर में से 58 हजार किलोमीटर तो एन.एच. हैं और 26.5 लाख किलोमीटर ग्रामीण सड़कें हैं, 3.70 लाख किलोमीटर जिले की सड़क है और 1.78 लाख किलोमीटर स्टेट हाईवेज हैं। स्टेट हाईवेज के बारे में डा. मदन प्रसाद जायसवाल साहब ने कहा है कि उसमें से आप ज्यादा को एन.एच. करिये, यह ठीक बात है, यह होना चाहिए।

अब बिहार का सवाल लोग उठाते हैं, जब से ये एन.एच. के माननीय मंत्री हुए हैं, एक किलोमीटर सड़क बिहार को नहीं दिये हैं। इस बार देश में 275, 375 किलोमीटर सड़क इन्होंने मंजूर की हैं, लेकिन बिहार को एक किलोमीटर सड़क क्यों नहीं दी है। अभी मेहताब साहब बोल रहे थे कि सिवान में जाने से लग जाता है कि वहां सड़कों की हालत खराब है। राज्य की वित्तीय हालत खराब है, वहां सड़कों की मरम्मत का भी कोई उपाय नहीं है। बिहार में अभी 7,957 किलोमीटर ग्रामीण और जिले की सभी मिलाकर सड़क हैं, 4092 किलोमीटर सड़क स्टेट हाईवेज हैं और राजमार्ग 3301 किलोमीटर है। सब करीब 68 हजार किलोमीटर सड़क बिहार में हैं।

**सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के राज्य मंत्री (मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खण्डूडी):** रघुवंश जी, मुझे एक मिनट देंगे? आपने कहा कि कुछ नहीं दिया है। इस सरकार के द्वारा 1998-99 में 507 किलोमीटर, 1999-2000 में 460 किलोमीटर, 2000-2001 में 853 किलोमीटर सड़क दी गई है और 853 किलोमीटर का मेरे समय में नोटिफिकेशन हुआ है।

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह :** यह पुराना हिसाब आप जोड़ रहे हैं। 2000-2001 में 853 दिया, लेकिन 2001-2002 में एक किलोमीटर नहीं दी है, जबकि देश भर में 375 किलोमीटर दिया है। यह हमारे पास लिखित उत्तर है, जो 20 मार्च को प्रश्न संख्या 2658 के उत्तर के आधार पर मैं कह रहा हूँ।

**मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खण्डूडी :** आप सही बोल रहे हैं। आप 2001-2002 का बोल रहे हैं, मैं 2000-2001 का आंकड़ा आपको दे रहा हूँ, यह उसके आधार पर है।

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह :** आपने कितना दिया, यह हमने कहा। सम्पूर्ण सरकार का हम नहीं कह रहे हैं। आपकी कलम से हमको कितने किलोमीटर सड़क मिली?

**मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खण्डूडी :** यह 2000-2001 के नोटिफिकेशन में 853 किलोमीटर है, जो नवम्बर, 2000 के बाद हुआ है, जब मैं आपकी कृपा से मंत्री बन गया हूँ।

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह :** हम तो अपेक्षा करते थे कि आप हमारे बड़े घनिष्ठ रहे हैं, आपसे बड़ा अपनापन और मौहब्बत रही है, हमको लगता था कि आप कुछ देंगे, लेकिन आप बिल्कुल किवाड़ बन्द किए हुए हैं, आपने कुछ नहीं दिया, इसलिए मैं कह रहा हूँ।

**मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खण्डूडी :** आप मुझे मिलेंगे तो बताऊंगा कि मेरी क्या मजबूरी है।

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह :** उस मजबूरी में और सरकार में किसी काम को निकालने का, किसी की मदद करने के और नहीं करने के दोनों रास्ते रहते हैं। सरकार में हम लोग भी रहे हुए हैं। हम किसी की मदद करना चाहें तो उसका भी रास्ता बना हुआ है और किसी की मदद नहीं करनी है तो उसके लिए भी पर्याप्त कारण और जवाब है। उस सवाल जवाब में हम नहीं जा सकते, इसलिए ज्यादा से ज्यादा स्टेट, जो पिछड़े राज्य हैं, जो ज्यादा पीछे छूट गये हैं, उनकी मदद होनी चाहिए। संविधान, नीति, व्यवहार और नियम यही कह रहा है, नहीं तो रीजनल इम्बेलेसेज होंगे।

यह देश के लिए और देश की एकता के लिए भी खतरा है। जो राज्य पीछे छूट गए हैं, उनको सहूलियत दी जाए। जैसे आरक्षण की सुविधा कुछ वर्गों को मिली हुई है, ऐसे ही इन राज्यों को सुविधा देनी चाहिए। बिहार में सड़कों की हालत बहुत खराब है। केन्द्र सरकार अगर बिहार में बाढ़, सुखाढ़, जल-जमाव, पर्यटन और सड़कों के बारे में ध्यान दे दे तो हम सबसे आगे हो जाएंगे। भारत सरकार कानून बनाती है कि आधा पैसा हम देंगे और आधा राज्य को देना होगा। राज्य वह पैसा नहीं दे पाता, इस कारण यहां से भी हमें पैसा नहीं मिलता। अगर आप हमारी योजनाओं में दिए गए पैसे को देखें तो सब जगह शून्य ही दिखाई देगा। इस कारण हमारे राज्य का विकास नहीं हो पाया है। उसको अग्रणी बनाने के लिए आपको प्रोत्साहन देना चाहिए। सड़कों के महत्व को देखते हुए विशेषांश से, कानून से हटकर बिहार की ओर पिछड़े राज्यों की मदद करनी चाहिए।

विश्व पर्यटन की रिपोर्ट आई है। उसमें कहा गया है कि हमारे देश में 67 लाख रोजगार के अवसर इस क्षेत्र में पैदा हो सकते हैं। उसमें से बिहार में 3 लाख 67 हजार रोजगार के अवसर पैदा हो सकते हैं। बिहार भगवान बुद्ध, महावीर की स्थली रहा है। बिहार में गुरु गोविंद सिंह जी हुए। इसके अलावा वहां 100 के करीब मजारें हैं, जहां हर साल उर्स का मेला लगता है। वहां लाखों-लाख लोग आते हैं, देश और विदेश से लोग आते हैं। इसलिए ऐसे धार्मिक और ऐतिहासिक तथा सांस्कृतिक दृष्टि से महत्वपूर्ण राज्य में पर्यटन को बढ़ावा देकर वहां सड़कों की हालत को ठीक किया जाए। अगर हम हिसाब जोड़ें तो हमारा जो हिस्सा होना चाहिए, जो खर्च हुआ है, वह बहुत कम है। यह ठीक है कि इसमें राज्य सरकार का भी कुछ दो है। वह यहां प्रस्ताव नहीं भेजती। लेकिन भारत सरकार एक गार्जियन की तरह है। जैसे क्लास में पीछे की बेंच पर बैठे हुए बच्चे से भी अध्यापक पूछता है, उसी तरह बिहार के बारे में भी केन्द्र सरकार को ध्यान रखना चाहिए। वह देखे कि उसमें क्या कमजोरियां हैं और वह कैसे दूर हो सकती हैं। मुझे आशा है कि दोनों मंत्री महोदय इस बात को महसूस करेंगे बिहार में पर्यटन तथा सड़क के मामले में कैसे विकास हो सकता है, इस पर ध्यान देंगे।

**श्री मंजय लाल (समस्तीपुर) :** सभापति महोदय, मैं डा. मदन प्रसाद जायसवाल जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने एक महत्वपूर्ण संकल्प चर्चा के लिए सदन में पेश किया। बिहार आर्थिक दृष्टि से बहुत पिछड़ा हुआ है। इसलिए वहां क्षेत्रीय विामता ज्यादा है। मैं चाहता हूँ कि बिहार की तरक्की हो। उसके लिए यातायात की व्यवस्था को सुदृढ़ करना होगा। जायसवाल जी ने जो संकल्प पेश किया है, उससे मिलता-जुलता प्रस्ताव मैं नियम 377 के अधीन सदन में रख चुका हूँ।

17.39 hrs. ( Dr. Raghuvansh Prasad Singh in the Chair )

भूतल परिवहन मंत्री जी से भी मैं इस बारे में मिला था। उन्होंने कहा था कि इस पर हम कार्यवाही करेंगे। जायसवाल जी ने सड़कों के बारे में जो कहा है, उससे मिला हुआ नरकटियागंज से विसरवा आश्रम है, उसकी दूरी मात्र 15 किलोमीटर है। महात्मा गांधी जब आंदोलन के लिए चम्पारण गए थे तो उन्होंने अपने हाथों से विसरवा आश्रम को बनाया था। वहां देश-विदेश से लोग आते हैं। वहां आने-जाने में काफी दिक्कत होती है। उस ओर आपको ध्यान देना चाहिए और सड़क की व्यवस्था करनी चाहिए, क्योंकि विसरवा महात्मा गांधी के आश्रम की वजह से एक तीर्थ स्थान हो गया है।

इस सदन के माध्यम से मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि वे इस सड़क को जोड़ दें। मैं पुनः मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि विसरवा आश्रम से यह 15 किलोमीटर की दूरी है, देश-विदेश से लोग आते हैं, इसको बनाने का काम करें। उस जगह पर गांधी जी ने अपने हाथ से एक पाया बनाया था, जो वहां है। इस संबंध में मैंने मंत्री जी से नियम 377 के अधीन सूचना पर भी कहा था और आज भी आग्रह करना चाहता हूँ कि इस राष्ट्रीय राजमार्ग को बनाने का काम करें।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) :** सभापति महोदय, डा. मदन प्रसाद जायसवाल जी ने बहुत ही महत्वपूर्ण संकल्प सदन में विचार करने के लिए प्रस्तुत किया है। इसके साथ ही जहां-जहां भी राष्ट्रीय राजमार्ग हैं, उनको जोड़ने के बारे में भी यह संकल्प है। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि रोड बनाने की नई टेक्नोलॉजी के बारे में सोचने की आवश्यकता है। मैं विभिन्न देशों, जैसे अमरीका, यूके, साउथ अफ्रीका, जर्मनी, जापान आदि, में होकर आया हूँ। वहां एक बार सड़क बनाने के बाद 25-30 साल तक कुछ करने की आवश्यकता नहीं होती है। अपने देश में जो कान्ट्रैक्टर हैं, उनके द्वारा काम करने में करप्शन भरा हुआ है। जो पैसा उनको दिया जाता है, उसका 60 प्रतिशत ही लगता है और 40 प्रतिशत काम में नहीं लगता है। आपके डिपार्टमेंट के द्वारा और राज्य में डीडब्ल्यूडी के द्वारा इस काम को करना चाहिए और नई टेक्नोलॉजी से इसको बनाने की आवश्यकता है। ऐसा करने से एक्सीडेंट में कमी आ सकती है। इसके साथ-साथ आप फोर-लेन बनाने के बारे में सोच रहे हैं। इस काम को भी फास्ट करने की आवश्यकता है।

इसी प्रकार मेरा दूसरा सवाल है, महाराष्ट्र में पंढरपुर से पूना के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग पर विचार किया जाना चाहिए। बालेगांव को कोलापुर और कोलापुर से किनोर को राष्ट्रीय राजमार्ग से जोड़ते हैं, तो उसका उपयोग हो सकता है। इस पर आपको विचार करना चाहिए। मैं यह फिर कह रहा हूँ कि कान्ट्रैक्टर अच्छा काम नहीं कर रहे हैं, इस पर आपको विचार करना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।



**डॉ. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर) :** सभापति महोदय, श्री मदन प्रसाद जायसवाल द्वारा जो प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया, वह अत्यंत ही व्यावहारिक है और विचारणीय भी है। उन्होंने अपने प्रस्ताव में मुख्यतः बिहार की कुछ सड़कों का उल्लेख किया है और उन्हें राज्य मार्गों से राष्ट्रीयकृत राज मार्गों में सम्मिलित करने की बात कही है। प्रस्ताव में यह भी साथ-साथ उल्लेख किया गया है कि सभी राज्यों में महत्वपूर्ण राज्य मार्गों को प्राथमिकता के आधार पर राष्ट्रीय राज मार्गों में परिवर्तित करें।

महोदय, इस प्रस्ताव का जो दूसरा भाग है, मैं उस प्रस्ताव का समर्थन करते हुए दूसरे भाग पर जोर देना चाहूंगा। यह ठीक है कि सड़क मार्गों का देश के विकास में एक महत्वपूर्ण स्थान है, उसकी भूमिका है, आवश्यकता है। यातायात की दृष्टि से भी सड़क मार्ग जितना व्यावहारिक बनता है, ठीक बनता है, जितना अच्छा होता है उतनी देश की प्रगति और उन्नति में सहायता मिलती है। इस समय जो अटल जी के नेतृत्व वाली सरकार है उन्होंने इस आवश्यकता को महसूस किया और स्वर्णिम चतुर्भुज की कल्पना की। उसके बाद में एक केन्द्रीय सड़क निधि, साथ ही साथ प्रधानमंत्री सड़क योजना, इन सब का एक जाल बिछा कर देश के अंदर यातायात को सुचारु और समुचित व्यवस्था करने का प्रयास किया है, जिससे देश के अंदर न केवल शहरी क्षेत्रों में, अपितु ग्रामीण क्षेत्रों के छोर तक को सड़क मार्ग से जोड़ने का प्रयास किया है, क्योंकि प्रधानमंत्री सड़क योजना की जो कल्पना है, जो गांव किसी प्रकार से भी मुख्य सड़क मार्ग से नहीं जुड़े हैं, उन्हें जोड़ा जाए - इस प्रकार से समूचे देश के अंदर विकास की नई दिशा की कल्पना की है। राष्ट्रीय राज्य मार्गों का अपना महत्व है और राज्य मार्ग का अपना स्थान है, लेकिन कुछ ऐसे राज्य मार्ग हैं, स्टेट हाईवेज हैं, जिन्हें राष्ट्रीय राज्य मार्ग में परिवर्तित करना आवश्यक होता है।

अभी कतिपय माननीय सदस्यों ने अपने विचार व्यक्त करते हुए अपने-अपने राज्यों के राज्य मार्गों के बारे में, जिन्हें राष्ट्रीय राज्य मार्गों में परिवर्तित किया जाना चाहिए, उनके बारे में अपने विचार रखे हैं। मैं कुछ ऐसे राज्य मार्गों के बारे में निवेदन करना चाहूंगा, मंत्री जी काफी विद्वान और गंभीर व्यक्तित्व वाले हैं। मैं उनके ध्यान में लाना चाहूंगा, आज ही मेरा नियम 377 के अंतर्गत एक प्रस्ताव भी था। दिल्ली और मुंबई के बीच में दो राष्ट्रीय राज मार्ग हैं - एक तो मुंबई से आगरा होकर और दूसरा दिल्ली से जयपुर, अजमेर, नसीराबाद, रतलाम, मऊ होकर मुंबई पहुंचता है। इस राष्ट्रीय राज मार्ग का जो बीच का हिस्सा अब तक है, नसीराबाद से लेकर मऊ का, जो राष्ट्रीय राज मार्ग के रूप में घोषित नहीं हुआ था, लेकिन मैं अपनी सरकार और मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगा कि उन्होंने इस बीच के मार्ग को, नसीराबाद से लेकर मऊ, नसीराबाद में भी सेना का मुख्यालय है, मुख्य स्थान है और मऊ भी सेना का प्रशिक्षण केन्द्र है, बीच में सीआरपीएफ का नीमच केन्द्र भी पड़ता है। सीआरपीएफ का केन्द्र, आर्मी के दोनों सेंटर, नसीराबाद से मऊ तक का, राष्ट्रीय राज मार्ग में घोषित कर दिया गया है, इसकी अधिसूचना भी जारी हो चुकी है। लेकिन उसके लिए धनराशि प्राप्त होनी चाहिए, धनराशि प्राप्त नहीं हो पा रही है। मैंने पत्र द्वारा भी मंत्री जी को इस बारे में निवेदन किया था कि आपने अधिसूचित कर दिया, राष्ट्रीय राज मार्ग को स्वीकार भी कर लिया। ये दो राज्यों के बीच में जो कड़ी छूट गई थी, यह ठीक बन जाएगी और दिल्ली से मुंबई का कम दूरी का अच्छा मार्ग बन जाएगा। दिल्ली से मुंबई का, वाया आगरा मार्ग लम्बा है और यह छोटा है तथा सुरक्षित भी है। इसमें ज्यादा पहाड़ी मार्ग भी नहीं आता है, यह सुरक्षित मार्ग है और यहां ज्यादा यातायात चलता है।

बीच में इस मार्ग को राज्य सरकार द्वारा बनाने की बात चली थी लेकिन राज्य सरकार के पास धनाभाव के कारण आज तक उसकी स्थिति पहले जैसी ही है। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इस मार्ग के लिए आवश्यक धनराशि अवश्य मुहैया कराएं जिससे यह बीच का मार्ग ठीक हो सके। आपने जब इसको अपने हाथ में ले ही लिया है तो फिर विलम्ब किस बात का है।

मैं पुनः कहूंगा कि ये जो राष्ट्रीय राजमार्ग है जिसकी मैंने चर्चा की यह अधिसूचित हो चुका है। इसके बीच में नीमच पड़ता है जो सीआरपीएफ का सेंटर है। अभी माननीय थावरचंद जी ने झालावाड़ की बात कही थी। नीमच से लेकर के मनासा, रामपुरा, गांधीसागर, भानपुरा होकर झालावाड़। झालावाड़ राजस्थान का है और नीमच मध्य प्रदेश का भाग है। इनके बीच का जो भाग है उसमें कुछ भाग नाबार्ड के अंदर स्वीकृत हुआ है लेकिन शेष नहीं हुआ है। यह मार्ग भी जो स्टेट मार्ग है राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में ले लिया जाए तो यह उधर राष्ट्रीय राजमार्ग में जुड़ जाएगा और इधर झालावाड़ में जुड़कर आगे जाकर के कोटा होकर आगे बढ़ जाएगा। इससे एक लिंक बन जाएगा। मैं इसके बारे में भी निवेदन कर रहा हूँ।

तीसरा मार्ग जो मध्य प्रदेश और गुजरात को मिलाता है इंदौर से होकर धार व दाहोद होकर अहमदाबाद पहुंचता है। इसका कुछ भाग तो राष्ट्रीय राजमार्ग है और कुछ भाग है ही नहीं। शेष जो इंदौर से लेकर धार के बीच की कड़ी है यदि यह जोड़ दी जाती है तो निश्चित रूप से हमारा जो दूसरा राष्ट्रीय राजमार्ग है वह दूसरे राष्ट्रीय राजमार्ग से जुड़ जाएगा तो यातायात की बहुत बड़ी सुविधा हो जाएगी। गांधी नगर राजधानी है और दूसरी तरफ इंदौर मध्यप्रदेश की व्यावसायिक राजधानी है इसलिए इस मार्ग को भी आप लेंगे तो मैं समझता हूँ कि बहुत बड़ा काम होगा और गुजरात और मध्य प्रदेश का जो यातायात है उसके लिए बहुत उपयोगी होगा।

वर्तमान में इंदौर से लेकर खंडवा मार्ग जाता है। अभी बुरहानपुर की यहां पर चर्चा आई कि जो इन्दौर से खंडवा मार्ग जाता है बुरहानपुर और फिर आगे महाराष्ट्र से जुड़ जाता है। इंदौर से लेकर बड़वाह और खंडवा, बुरहानपुर आगे महाराष्ट्र के अंदर यह रास्ता मिल जाता है। बुरहानपुर से आगे जो राष्ट्रीय राजमार्ग है उससे यह राष्ट्रीय राजमार्ग जुड़ जाता है और उधर का जो राष्ट्रीय राजमार्ग है उससे भी यह जुड़ जाता है। यह बात न केवल मध्य प्रदेश की दृष्टि से बल्कि समस्त देश की दृष्टि से महत्वपूर्ण है। मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, गुजरात और राजस्थान इन चारों राज्यों को भी अलग-अलग सीमाओं से जोड़ने वाला यह मार्ग है। केवल मध्य मार्ग जो बीच में है उसे जोड़ा जाए और राज्य मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग में परिवर्तित कर दें तो अच्छा रहेगा। मैंने उन सड़कों के बारे में उल्लेख किया है जो निश्चित रूप से हमारे लिए लाभप्रद और ठीक हो सकती हैं।

इसी प्रकार से दूसरा मार्ग मध्य प्रदेश की जो सीमा है मंदसौर जो मेरा संसदीय क्षेत्र है उसका एक भाग जाबरा है। जाबरा से ताल होकर आगे महिदपुर होकर उज्जैन से कोटा मार्ग जाता है वह उससे जोड़ा जाता है तो इससे न केवल सड़क मार्ग का विकास होगा बल्कि 80-90 किलोमीटर की यात्रा बच जाएगी। अभी माननीय सदस्य कुंवर अखिलेश सिंह जी बोल रहे थे कि सड़कों के निर्माण में यह भी देखना चाहिए कि सड़कों की दूरी कम हो जिससे ईंधन और समय की बचत हो और देश के धन की बचत हो। अगर ये कड़ियां जुड़ जाती हैं तो ये ऐसी कड़ियां हैं जिनको हम राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में परिवर्तित कर सकते हैं।

मैं दोबारा इस बात के लिए धन्यवाद दे रहा हूँ जिन्हें आपने राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में स्वीकार किया है। इन मार्गों के बारे में विचार कीजिए। मैंने मंत्री महोदय से स्वयं मिल कर इसके बारे में चर्चा की। नीमच से झालावाड़ मार्ग के लिए राज्य सरकार भी तैयार है। उन्हें इसके संबंध में राज्य सरकार का प्रस्ताव भी प्राप्त हुआ है कि इस मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में लिया जाए। राज्य सरकार की तरफ से यह एक प्रस्ताव है जो एक व्यावहारिक सुझाव है। इसके बारे में मंत्री महोदय निश्चित रूप से विचार करेंगे।

मैं अपनी बात समाप्त करने से पहले फिर निवेदन करना चाहूंगा कि महत्वाकांक्षी योजनाओं में आपके मंत्रालय का महत्वपूर्ण स्थान है चाहे वह केन्द्रीय सड़क निधि से बनी सड़कों का जाल हो, चाहे प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना के अन्तर्गत बनने वाली सड़कें हों या राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में बनने वाली सड़कें हों। यातायात की दृष्टि से आपका मंत्रालय इस दिशा में काम कर रहा है। आपने मंत्रालय द्वारा किए गए कार्यों की गुणवत्ता भी सुनिश्चित की है। यह बात ठीक है कि केन्द्र की तरफ से इस प्रकार के निर्देश हैं कि जहां-जहां इस प्रकार की सड़कें बनायी जाएं, उनकी गुणवत्ता निर्धारित की जाए, समय-समय पर केन्द्रीय टीम जाकर उन्हें देखें और तय करें कि वास्तव में गुणवत्ता के आधार पर चाहे वह दो लेन वाली सड़क हो या चार लेन वाली हो। किसी प्रकार की श्रेणी के अन्तर्गत सड़कों का निर्माण हो लेकिन गुणवत्ता

के आधार पर उनका निर्माण होना चाहिए।

जो राष्ट्रीय राजमार्ग हैं, जो मध्य प्रदेश से होकर गुजरते हैं, व्यवस्था के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्गों या राज्य राजमार्गों की सुरक्षा, मरम्मत के लिए आप जो पैसा देते हैं वह राज्य सरकारों को जाता है। वहां एक व्यवस्था है। इसे देखने के लिए सीपीडब्ल्यूडी का डिपार्टमेंट हैं। फिर भी राज्य सरकार बीच में आती है। वहां ठीक से पैसा लगना चाहिए, ठीक व्यवस्था होनी चाहिए और उन राष्ट्रीय राजमार्गों का रख-रखाव होना चाहिए। केन्द्र द्वारा पैसा दिए जाने के बाद भी और आपकी एजेंसियां के बीच में आने के बाद भी उनका रखरखाव ठीक से नहीं होता है, उनकी मरम्मत ठीक से नहीं होती है। इसे सुनिश्चित करने के लिए यद्यपि आपकी एजेंसी है फिर भी इस दृष्टि से विचार करना चाहिए।

मैंने कुछ सुझाव आपके सामने रखे हैं। फिर भी मैं चाहूंगा कि इन सुझावों के बारे में आप निश्चित रूप से विचार करें। आपने समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। अंत में मंत्री महोदय को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने मेरे निर्वाचन क्षेत्र को केन्द्रीय सड़क निधि में से हाल में 80 लाख रुपए की सड़क को स्वीकृति दी है। इसके पहले उन्होंने कुछ स्वीकृति और भी दी थी। वह ऐसी स्वीकृति देते रहें ताकि राज्य की यातायात व्यवस्था सुधर सके। इससे न केवल राज्य की व्यवस्था में सुधार होगा अपितु देश की यातायात व्यवस्था में सुधार होगा, आर्थिक दृष्टि से उन क्षेत्रों का विकास होगा जिन्हें अल्प विकसित या कम विकसित या पिछड़ा कहते हैं। ऐसा करके हम उनको आगे बढ़ाने में सहायक होंगे और वे आर्थिक दृष्टि से आगे बढ़ेंगे।

**समापति महोदय :** इस संकल्प के लिए निर्धारित समय की अवधि पूरी हो चुकी है लेकिन कई सदस्यों के नाम अभी सूची में बाकी हैं। यदि सभा की सहमति हो तो करीब 45 मिनट के लिए समय बढ़ाया जाता है।

**अनेक माननीय सदस्य:** जी हां, समय बढ़ाया जाए।

18.00 hrs.

SHRI K.P. SINGH DEO (DHENKANAL): Mr. Chairman, Sir, I congratulate Dr. Madan Prasad Jaiswal for having brought this very thought-provoking, very important Resolution and which is very crucial for our development.

Sir, while I compliment him for his moving address in which very graphically and objectively he has acknowledged the contribution of successive Prime Ministers and Governments, right from Shri Shersha Suri till Shri Atal Bihari Vajpayee through Pandit Nehru, Shrimati Indira Gandhi, Shri Rajiv Gandhi and everyone.

The Prime Minister, Shri Vajpayee has many firsts to his credit in his third term since 1996. It is the unwary head that wears the crown of responsibility. I do appreciate his difficulties and I sympathise with him. And I for one would personally compliment him for having created three Ministries. One is the Ministry of Information Technology with which he has converged the Ministry of Communications. I wish he had done Television also to that. Then, there would be a real convergence. Since I was associated with it, I can appreciate his stand. The second is for the North-Eastern Region and the third one is for the Highways and Road Transport.

Sir, I also compliment him for having a very fine distinguished soldier like Maj. Gen. Khanduri heading this Ministry. He is the right man for the right job at the right time. Therefore, I will just skip through some of the points. The work which this Ministry has taken up and its achievement it has done in the last two years since Maj. Gen. Khanduri has taken over this Ministry, has been commented upon by the President in his Address, and that is Golden Quadrilateral, so did Dr. Jaiswal go into the historic perspective. The Annual Report of the Ministry of Road Transport and Highways, in its historic perspective, has also given the reason for the highways not developing as fast as possible because it was the duty of the State Governments, they do not have the resources and there were a lot of other problems. Now, it is for the last two, three years that the new Ministry has taken over this responsibility, and it is a critical infrastructure for social and economic development of the country, pace structure and everything. Therefore, I compliment the hon. Minister that in the last two years, he is ahead of time, as far as Golden Quadrilateral is concerned. I think, it was 2003. They are doing it one year in advance. That emboldens me and encourages me to make a few suggestions on behalf of my State.

Sir, the historical perspective is that Orissa was the last State to fall to the British empire in 1803 after the fall of the Khurda Fort. Therefore, we were only keeping on fighting and there was no development. Neither the British looked after us nor the successive Governments. So, I would appeal to the hon. Minister that the aberrations of the past may be forgotten and a new start be given. Orissa deserves a little more consideration and a little more focussed attention that it has received so far. Only this morning I made a plea for according Special Category Status to Orissa. But it will not probably happen because the definition of the Planning Commission is that we must be in the border areas. Orissa cannot come to the border areas. Maybe Uttaranchal is, Himachal is, and the North-Eastern State are. But we will never be unless we take the *bangap sagar* or the Bay of Bengal as a foreign State. But what we require is a focussed attention with rapid economic aid in the form of grants and not loans. Already, Orissa is in the grip of financial crisis because of successive natural disasters. We are unable to pay even to our police people. For the last three months, they have not received their pay. We are now telling them to take half of it in rice and half of it in cash. The indebtedness of Orissa is pretty high. Therefore, whether we get Special Category Status or not, that is for the Planning Commission and the Government to decide, and the NDC to decide.

But what I would like to plead upon the hon. Minister, the gallant soldier, the great soldier is that please give special attention to Orissa because 38 per cent of the people are Tribals and Scheduled Castes; 50 per cent of the people are living below the poverty line; 70 per cent of the people are agricultural labourers and there is a high mortality

rate. We have an infrastructure which is woefully inadequate, whether rail, road or in terms of irrigation or electricity. Therefore, it requires a little more compassion than we have had so far.

The Report of the Ministry of Road Transport mentions that Central Government just provides grants from Revamped Central Road Fund for selected State roads of the Inter-State roads, roads of economic importance, externally- aided projects and private sector participation. If they could be induced through the good offices of the hon. Minister, then from your limited kitty, you may not have to do it at the cost of any other State.

I do admit that the four metropolitan cities, Mumbai, Chennai, Kolkata and Delhi deserve the importance they deserve. Then, there is the North to South corridor from Kanyakumari to Kashmir. Then there is the National Highway from East to West, that is, corridor from the North-East to Gujarat. I am not grudging them. But we also should not be left to the mercy of planners and the vagaries of the monsoon. So, in this regard the Orissa Government has given us a note for the hon. MPs of Orissa to plead upon the Central Government for special consideration.

But before that I would like to come to my limited area from where I have come for which I have been raising this matter through Matter under Rule 377 and Questions. I have received very positive replies from hon. Major General Khanduri. I raised the question of Dhenkanal on National Highway 42, which is a district headquarters, to Keonjhar. Keonjhar is Shri Ananta Nayak's constituency, which is another district headquarters on National Highway No.6, that is, Kolkata to Mumbai through Kamakhya Nagar which is now in the new National Highway 200, which your distinguished predecessor, Dr. Devendra Pradhan had sanctioned. This reduces the route to Kolkata. It is only 135 kilometres between Dhenkanal and Keonjhar. It passes through the richest chromite bearing area in the whole country. Sir, 90 per cent of chromate of India is in Orissa. Sir, 90 per cent is in Sukhinda and Kamakhya Nagar areas. Then, there is tribal population.

Then I come to Dhenkanal to Bhuvaan, that is, Dhenkanal National Highway 42 to Bhuvaan National Highway 200, the new one, and the Baji Raut Setu. This is a 45 kilometre stretch. Baji Raut Setu was the youngest freedom fighter who died in 1938 in the police firing, which was immortalized in 17 languages by poet, Sachidanand Raut Rai. He had inspired many freedom fighters to fight against tyranny and oppression. This has been languishing from the time when Shri Biju Patnaik was the Chief Minister in 1990. That time it was a project of Rs.26 crore. The foundation stone had been laid. The first installment of money was given. But now, it has gone up to Rs.36 crore. This leads from Dhenkanal via Kapilas which is the abode of Lord Chandra Shekharji. It is a 12<sup>th</sup> century Shiva Temple where about 10 lakh people congregate during Maha Shivaratri just like Ujjain. It leads to Jaipur, the Dhubri area where the steel plants are coming up and on to Kolkata. It reduces the distance.

The reply I got from Major General Khanduri when I raised it in 377 was that the Orissa Government must recommend because we, individual MPs, keep on recommending, he compiles it up. Now I have records. I have written a letter to him also that the Orissa Government has recommended but it was after 2000. When you took a decision in October, 2000, they had not written but in August, 2001, they had written about these two projects.

The third one is the conversion of two lane to four lanes of Banarpal to Angul. Angul is now the Ruhr of Orissa where Mahanadi Coalfields, NALCO, and IAPL are located. It is developing as fast as Rourkela.

The road of economic importance is the old historic Cuttack-Sambalpur road which comes from Cuttack to Aathgarh-Shankarpur-Bhapur-Rasol-Maidharpur, Bontale and comes right up to Badakera Chak near Angul, on to National Highway No.42.

The Government of Orissa, in its memorandum, have asked for Berhampur-Koraput 132 KV line Road, which is 313 kilometres, as also the Khurda-Bolangir road *via* Nayagarh-Daspalla-Boudh-Sonepur. It is historic plus it passes through the Mahanadi-Gorge Sanctuary of Orissa. It connects eastern Orissa with western Orissa.

The fourth one is the Jeypore-Motu-Baipariguda-Mathili-Malkangiri-Kalimela road. It connects Chhatisgarh with Bhadrachalam in Andhra Pradesh. This is 208 kilometres - entirely tribal-dominated area - with about 80 to 85 per cent tribals, whether in Chhatisgarh-Bastar area or in the Agency Area of Vizianagaram, Visakhapatnam and Srikakulam districts and, of course, Koraput and Malkangiri districts, particularly the Naxals infected areas where our hon. Minister Arvind Dhali has been attacked twice. I think it will provide better communication.

The fifth one is the Jaleswar-Chandaneswar Road, which is Shri Kharabela Swain's area. This is 35 kilometres.

These are some of the suggestions of the Government of Orissa which we all M.Ps. are supporting.

I would like to sum up by saying that what is required is some special focus and assistance, ways and means and not rules and regulations. I am sure, the hon. Minister, the distinguished General, will be a facilitator and a catalyst, and he has the will and the intention to do it. I thank you very much for giving me this opportunity.

**श्री नवल किशोर राय (सीतामढ़ी) :** माननीय सभापति महोदय, माननीय सांसद डॉ. मदन प्रसाद जायसवाल जी के संकल्प पर बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। उन्होंने राजमार्गों से राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने का जो संकल्प पेश किया है, उसमें बिहार की बदहाली की चर्चा भी है। उस पर सदन में चर्चा हेतु यह संकल्प प्रस्तुत करके उन्होंने हमें भी अपनी बात कहने का अवसर दिया है जिसके लिए वे बधाई के पात्र हैं।

महोदय, राष्ट्रीय राजमार्गों के क्षेत्र में भारत सरकार ने जो कार्य किया है और सड़कों का जो फिगर दिया है कि उसने 58 हजार किलोमीटर एन.एच. बनाए हैं तथा अनेक एन.एच. और बनाए जाने हैं। यह अच्छी बात है। राजमार्गों से राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किए जाने का यह संकल्प है। इस संबंध में मांग होती रहती है और सरकार इस पर निर्णय भी लेती है और नए राष्ट्रीय राजमार्ग बनाए जाते हैं।

महोदय, बिहार सबसे उपेक्षित रहा है। आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जब सभापति महोदय, आप इधर से बोल रहे थे और कह रहे थे कि बिहार को एन.एच. के मामले में उसका हिस्सा नहीं मिला, तब माननीय मंत्री जी उधर से बीच-बीच में बार-बार उठकर छेपक के तौर पर उत्तर देने का प्रयत्न कर रहे थे। उन्होंने कहा है कि हमारे ही समय में कुछ नोटिफिकेशन हुई है। मैं उनके विचारों से सहमत हूँ और यह बात सही है कि उनकी ही सरकार के समय में नोटिफिकेशन हुई थी।

महोदय, अभी हमारे मित्र सांसद श्री भर्तृहरि मेहताब बोल रहे थे। उन्होंने बताया कि बिना किसी साइनबोर्ड के, बिना किसी सूचना के, आपकी गाड़ी जब बिहार में सड़क पर चलेगी, तो आपको बिना कुछ बताए स्वयं यह पता लग जाएगा कि बिहार की सीमा प्रारंभ हो गई है क्योंकि तब आप सड़क में गड़ढा और गड़ढे में सड़क पाएंगे तो अपने आप समझ जाएंगे कि बिहार की सीमा में आप प्रवेश कर गए हैं। वहां सड़कों की इतनी खराब हालत है जिसका वर्णन नहीं किया जा सकता है।

महोदय, यह बात सत्य है कि हमने अपनी आजादी की स्वर्ण जयन्ती मना ली है, लेकिन एन.एच. के मामले में बिहार को उसका अपना पूरा हिस्सा नहीं मिला। यदि पूरा हिस्सा मिला होता, तो बिहार में सड़कों की यह स्थिति नहीं होती।

लेकिन वहीं मैं माननीय मंत्री जी को जरूर बधाई देना चाहता हूँ। जब से माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार इस देश में आई है तब से कुछ हिस्सा हमें मिला है। 1998-99 और 1999-2000 में जब श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी प्रधान मंत्री बने, इन दोनों टर्मों से हमें खासकर उत्तर बिहार को हिस्सा मिला जिसका उल्लेख माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में किया था। मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूँ कि 50 वीं वर्ष में चाहे जिनकी भी सरकार रही हो, बिहार को नये एन.एच. की घोषणा में उपेक्षित किया गया था लेकिन जब माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में सरकार बनी और श्री नीतीश कुमार जी रेल मंत्री बने तो उन्होंने कुछ न्याय किया। श्री राजनाथ सिंह जी ने भी कुछ न्याय किया। श्री हुक्मदेव नारायण यादव जी इस विभाग में राज्य मंत्री बने, उन्होंने भी न्याय किया। श्री भुवन चन्द खन्डूरी जी जब अक्टूबर 2000 में इस विभाग में आये तभी 12 अक्टूबर को घोषणा हुई फिर नवम्बर महीने में गजट हुआ। जो एन.एच. दिये गये, जिसका उल्लेख माननीय मंत्री जी कर रहे थे, तीनों बार की घोषणाओं को यदि हम संकलित करके जोड़ते हैं तो माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी धन्यवाद के पात्र हैं। माननीय श्री भुवन चन्द खन्डूरी जी जो इस समय अच्छे प्रशासक हैं, वे भी धन्यवाद के पात्र हैं। उनके कर्म से गजट हुआ और बिहार को जो पिछले 50 सालों में हिस्सा नहीं मिला, वह हिस्सा मिला।

मैं कहना चाहता हूँ कि जब सभापति जी बोल रहे थे तब उन्होंने कहा था कि बिहार को 375 किलोमीटर सड़क मिली है लेकिन उसमें से चार-पांच किलोमीटर सड़क भी नहीं बनी। नियमों की जहां तक बात है, तो मैं बिहार का सदस्य हूँ और बिहार से आता हूँ। मैं नियमों पर खड़ा नहीं हूँ। बिहार की वित्तीय हालत बहुत खराब है जिसकी वजह से वहां की सड़कें बहुत खराब हैं। इसलिए नियमों की कसौटी में आप बांधेंगे तो हम उपेक्षित थे और उपेक्षित ही बैठे रह जायेंगे। मैं नियमों के हवाले से बात नहीं करता हूँ।

जब सभापति जी बोल रहे थे तो उन्होंने कहा था कि पिछली बेंच पर जो विद्यार्थी है, यदि वह न पूछे, चुप रह जाये तो आपको पूछना है। इस बात का मैं समर्थन करता हूँ। मैं आपसे चाहूंगा कि आप भारत को बचाने के लिए फौज के बड़े आफिसर रहे हैं और आपने इस काम को, इंजीनियरिंग सेल की सेवा में जब आप बड़े आफिसर थे, तब भी आपने बहुत बढ़िया काम किया है। मैं तो तीन टर्म से आया हूँ। आज इस संसद में जब आप मंत्री नहीं थे तब भी मैंने आपकी कार्यवाही और वचन को देखा है। आपकी दृढ़ता को देखा है, नजदीक से परखा है। बिहार के सवाल पर आपसे मिलता भी रहा हूँ। मुझे आशा है कि बिहार के साथ आप और न्याय करेंगे। बिहार की उन सड़कों को ठीक करने की कोशिश करेंगे और जितने भी डिमांड यहां इस सदन में आये हैं, उनको भी करने की कोशिश करेंगे।

अभी प्रस्तावक महोदय, डा. मदन प्रसाद जायसवाल जी ने जो प्रस्ताव किया है, वह नेपाल की सीमा से आते हैं, उन्होंने जिन सवालों को रखा, उनको भी करने की आप कोशिश करेंगे। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि महात्मा गांधी जी बिहार में निरोग्य आंदोलन के लिए गये और बिठरवा आश्रम उन्होंने खुद अपने हाथों से बनाया। अभी मंजय बाबू ने चर्चा की कि 15 किलोमीटर सड़क, आप देखेंगे तो आप वहां चल नहीं पायेंगे। वह गांधी जी का स्थान है और पूरा देश वहां दर्शन के लिए जाता है। मैं आपको स्मरण दिलाना चाहता हूँ कि बड़ी लड़ाई के बाद बिहार सरकार ने स्वीकार किया कि पर्यटन में बिहार के दो सर्किट को और जोड़ा जाये। एक गांधी जी के द्वारा बिहार में जो आंदोलन हुए, उन स्थानों को जोड़कर गांधी सर्किट के नाम से पर्यटन सर्किट बनाया जाये। दूसरा, जगत जननी सीता की जन्म स्थली सीतामढ़ी है जो उस धरती से निकली थी। उन्हीं के कारण रामायण बनी। आज अयोध्या की बहुत धूम हमारे सदन में होती है परन्तु सीता माता जो धरती से निकली, जिनकी वजह से रामायण और अयोध्या का इतिहास बना, जिसके लिए आज पूरे देश में लड़ाई हो रही है, उस सीता के बारे में कोई खोज नहीं होती है। वह पर्यटन स्थल है। 1996 में इसी सदन में हमने इसकी चर्चा की थी। उस समय के पर्यटन मंत्री श्रीकांत जेना ने आश्वासन दिया था और बिहार सरकार के मंत्री को बुलाकर बात भी की और सर्किट बनाने का प्रस्ताव भी बना लेकिन वह सर्किट अभी तक घोषित नहीं हुआ।

1998 में बिहार विधान सभा में गवर्नर ऐंड्रैस में स्वीकार किया गया कि विदर्भा से गांधी सर्किट और सीतामढ़ी से जगत जननी सीता के सर्किट को सीता सर्किट के रूप में विकसित किया जाएगा। बिहार सरकार से एक लाख उनहत्तर हजार करोड़ रुपये की जो वित्तीय पैकेज की मांग की गई है, सांसदों की सर्वदलीय कोर कमेटी ने जो मांग की है, उसमें सीतामढ़ी के सीता सर्किट और विदर्भा के गांधी सर्किट की प्रमुखता से मांग है। राज्य सरकार का प्रस्ताव पड़ा हुआ है। माननीय पर्यटन एवं संस्कृति मंत्री चले गए। क्योंकि कैबिनेट की संयुक्त बात होती है, मैं आपके माध्यम से उनका ध्यान खींचना चाहता हूँ कि राज्य सरकार के इस प्रस्ताव को मान कर एक बड़ा अध्याय जोड़ने की जरूरत है।

जहां तक सड़क का सवाल है, रघुवंश बाबू ने रेखांकित किया है, अयोध्या श्री राम की और सीतामढ़ी जगत जननी जानकी की जन्मस्थली को जोड़ने के लिए एन.एच. बनाने का सवाल आया था। अयोध्या से पडरौना तक एन.एच. बना हुआ है, पडरौना से मोतीहारी तक बना हुआ है। राज्य सरकार का पहले प्रस्ताव आया था कि मोतीहारी से सीतामढ़ी और सीतामढ़ी से बसईट, जो मधुबनी जिला में पड़ता है पिपरी होते हुए, बसईट से मधवापुर नेपाल के बार्डर पर पहुंचाकर, क्योंकि मधवापुर से जनकपुर धाम जो नेपाल में पड़ता है, नेपाल के प्रधान मंत्री भारत आए हुए हैं, हम उनका स्वागत करते हैं, वहां नौलखा मंदिर है जहां दुनिया के लोग जाते हैं, जानकी के पिता जनक जी के राज्य का वह स्थान है, उससे जोड़ कर जनकपुर, सीतामढ़ी और अयोध्या को जोड़ने की परिकल्पना थी जिसमें जो एन.एच. की स्वीकृति मिली, उसे तोड़ दिया गया, डेढ़ सौ किलोमीटर का हेरफेर करके चकिया मधुबन से घुमाया गया है। हम इसके विरोधी नहीं हैं। जब रघुवंश बाबू बोल रहे थे तो उन्होंने मोतीहारी से ढाका, ढाका से पिपराठी, पिपराठी से पूर्णिया होते हुए रीगा, रीगा से सीतामढ़ी और सीतामढ़ी से पुपरी होते हुए बसईट, बसईट से मधवापुर, नेपाल के बार्डर तक सड़क को पहुंचा कर अयोध्या, सीतामढ़ी और जनकपुर धाम को जोड़ने वाली अन्तर्देशीय सड़क की परिकल्पना है जिसमें केवल सौ, डेढ़ सौ किलोमीटर को और शामिल करना है, बाकी सब शामिल हो चुका है, बन चुका है। इसे सर्वोच्च प्राथमिकता देने की कृपा आप करेंगे। मैंने पहले भी पत्र लिखा था, मंत्री जी से मिला था, मंत्री जी ने वही उत्तर दिया है कि दसवीं पंचवर्षीय योजना में हम इस पर विचार करेंगे, हमने इसे नोट किया है। मुझे संतो है कि मंत्री जी जब निर्णय लेंगे तो सीतामढ़ी, पुपरी और रहिका को सीतामढ़ी और अयोध्या जनकपुर धाम से जोड़ने वाले पथ को टॉप प्रायोरिटी देंगे। इसलिए उन्होंने नोट किया है। हम इस सदन में भी

चर्चा कर रहे हैं, नियम 377 के माध्यम से भी पहले इस सवाल को उठाया गया है।

इसके अलावा वैशाली के बारे में जब श्री रघुवंश बाबू बोल रहे थे तो उन्होंने चर्चा की है। मंजय बाबू ने गाजी को बिठहरवा आश्रम से जोड़ने के लिए चर्चा की है। इस संकल्प को लाने वाले आदरणीय डाक्टर साहब ने भी गांधी सर्किट को जोड़ने का प्रस्ताव किया है। उसे भी टॉप प्रॉयोरिटी देकर उत्तर भारत को न्याय देंगे। इसके अलावा रून्नी सैदपुर, 77 एन.एच. से वाया औराई मात्र 20 किलोमीटर की एक सड़क है जो एन.एच. 57 और एन.एच. 77 को जोड़ती है। उसे भी एन.एच. में शामिल करने का प्रस्ताव राज्य सरकार से आया हुआ है, आपके पास लंबित है। नए एन.एच. के लिए ये दो-तीन डिमांड हम आपके सामने रखते हैं। जहां तक एन.एच. के और सवाल हैं, इसी सरकार द्वारा एन.एच. 77 हमें मिला।

जो हाजीपुर से मुजफ्फरपुर सीतामढ़ी सोनवरसा घाति हुई, उसमें पैसे भी दिये गये, लेकिन काम पूरा नहीं हुआ। माननीय मंत्री महोदय मैं आपसे मिलता भी रहता हूँ, आपके संज्ञान में भी है कि पैसे वहां गये हैं, लेकिन काम पूरे नहीं हुए हैं। हम अपनी कमजोरियों को भी महसूस करते हैं। जब माननीय रघुवंश बाबू बोल रहे थे तो उन्होंने भी कहा है। राज्य सरकार को आपने पैसा दिया, लेकिन समय पर काम नहीं हुआ। अभी भी उसमें बहुत कठिनाई है। मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी एन.एच. होने के बाद भी तीन महीने सड़क बन्द रहती है। हमारा पहले से प्रस्ताव है, भनसपट्टी में, मकसूदपुर में, कटौझा में और मुजफ्फरपुर में बड़ा पुल बनाकर 12मासी पथ बनाने की आवश्यकता है। सीतामढ़ी से सोनवरसा खण्ड उसमें है, जिसमें आप पैसा दिये हुए हैं, पांच करोड़ रुपया लम्बित है। सभापति महोदय से भी हम अनुरोध करेंगे कि राज्य सरकार से वह खर्चा समय पर हो, इस पर भी हमें सोचना चाहिए। मंत्री महोदय, हम आपसे भी इस संकल्प पर चर्चा करना चाहते हैं कि एन.एच. में पूरी राशि आप देते हैं, एन.एच. का काम सीधे-सीधे भारत सरकार को अपनी तरफ से कराना चाहिए, चूंकि शत-प्रतिशत राशि आपकी है। पटना हाईकोर्ट ने भी एक बार निदेश दिया था, तब आप मंत्री नहीं थे और दूसरे साथी मंत्री थे। उस समय निर्देशित हुआ था, लेकिन मुझे मालूम है, मेरे संज्ञान में है कि कुछ राज्यों के विरोध के कारण वह बात पारित नहीं हुई और इन्फ्रास्ट्रक्चर भी आपके पास नहीं है, लेकिन जब हम देखते हैं कि इस वित्तीय वर्ष में, आप पिछले साल जब मंत्री बने थे तो कुछ सड़कों को एन.एच. बनाने का काम किया था, जिसमें एन.एच. 104 भी शामिल हुई, जो मेरे क्षेत्र को पार करते हुए जाती है, वह शामिल हुई। जगतजननी जानकी की जन्मस्थली सीतामढ़ी के लिए वह महत्वपूर्ण है। एन.एच. 104, जो शिवहर से सीतामढ़ी से कुम्भा, सुरसण्ड, सुरसल, भिट्ठामोड़, चौरौत होते हुए जाती है, वह सड़क भी चलने लायक नहीं है। बिहार के पी.डब्ल्यू.डी. ने अपनी कम्प्यूटर लिस्ट से उसको निकाल दिया कि अब यह पी.डब्ल्यू.डी. सड़क नहीं है, यह एन.एच. हो गई है। एन.एच. में जब पत्र लिखते हैं तो आप बताते हैं कि हमने पैसा दिया है, लेकिन वहां पर काम नहीं हुआ, अभी तक बोर्ड भी नहीं लगा। डेढ़ साल हो गया, वहां राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन के लोग आन्दोलन कर रहे हैं, उस पर भी आप ध्यान देंगे।

इसके अलावा हम यह रेखांकित करेंगे कि आपने प्लान और नॉन प्लान में 105 करोड़ रुपया बिहार को दिया, लेकिन अब तक 45 करोड़ रुपया भी खर्च नहीं हुआ है। 4-5 दिन इस वित्तीय वर्ष में बाकी हैं, आप जिस पद पर हैं, यदि आप ठीक से बिहार में उन पैसों को खर्च करवा देंगे तो बहुत सारी सड़कें हमारी चलने योग्य हो जाएंगी। इसी प्रकार से हम आपके सामने यह मांग रखना चाहते हैं कि बिहार में यह जो सड़क है, जो आपने दी है। राजग की सरकार ने दी है, उसको ऐतिहासिक बनाने के लिए पटना से गंगा ब्रिज से निकलकर हाजीपुर मुजफ्फरपुर सीतामढ़ी सोनवा में एक टोल प्लाजा बनाने का प्रस्ताव है। टोल प्लाजा बने, हम उसमें सिर्फ इतना अनुरोध करना चाहते हैं कि दुनिया में लोकतंत्र को मजबूत करने वाले लोग बिहार की धरती पर पैदा हुए। भगवान महावीर, भगवान बुद्ध, दो सड़कें मुजफ्फरपुर और हाजीपुर आपने बनाई हैं, जो उनकी स्थली को जोड़ती हैं, वहां पर जो टोल प्लाजा आप बनायें, उसमें एक भगवान बुद्ध के नाम का एक बढ़िया सा गेट उस टोल प्लाजा के साथ बन जाये तो उस सड़क में चार चांद लगेंगे और आपके हाथों वह शुरूआत होगी तो एक बढ़िया सा भगवान बुद्ध, जिन्होंने दुनिया में लोकतंत्र का रास्ता दिया, उनकी मूर्ति के साथ वह बने, ऐसा मेरा आपसे अनुरोध है। उसी प्रकार से छपरा से मुजफ्फरपुर नया एन.एच. आपने बनाया है, उस पर भी काम शुरू होने वाला है। भगवान महावीर की स्थली को वह टच करता है, मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि वहां भी मुजफ्फरपुर के निकट टोल प्लाजा आप बनाने वाले हैं। इसका प्रस्ताव लम्बित है तो भगवान महावीर की मूर्ति के साथ एक अच्छा सा गेट बने और तब वह टोल प्लाजा बने। उसी प्रकार से सीतामढ़ी भिट्ठामोड़ एन.एच. 104 में आपने जोड़ा है, उस पर काम होगा तो भिट्ठामोड़ से आगे नेपाल में, नेपाल भारत के सहयोग से बना हुआ वह राजमार्ग है, वह बहुत ऐतिहासिक सड़क है। जब राजमार्ग से निकलकर एन.एच. 104 में यात्री प्रवेश करेंगे तो भिट्ठामोड़ जो नेपाल देश की सीमा पर है, वहां पर भी एक टोल प्लाजा बनेगा और उसमें भी एक गेट जगतजननी जानकी के जन्मना फोटो के साथ एक बड़ा सुन्दर सा स्थल बने, वहां आप चलें तो वह पर्यटन के लिहाज से भी बड़ा अच्छा काम होगा और उस इलाके का विकास हो पाएगा। नेपाल देश से जो भारत में प्रवेश करेंगे तो बिहार की धरती पर उनकी नजर उस पर पड़ेगी और ठीक से वे उसे देख पाएंगे, यह भी हमारी आपसे मांग है।

इसके अलावा मैं दो मिनट और लेना चाहूंगा। इसके अलावा प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना एक बहुत बड़ा काम इस सरकार ने किया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ, लेकिन दुख व्यक्त करना चाहता हूँ कि 149 करोड़ रुपया 2000-2001 में माननीय मंत्री महोदय बिहार को मिला, हमारे यहां सड़कों की स्वीकृति हुई, उसमें से 60 लाख रुपये अभी तक खर्च हुआ है। दो साल हो गये हैं, फिर 300 करोड़ से अधिक रुपये दिये गये हैं। अभी तक स्वीकृति का अन्तिम काम नहीं हो पाया है। हम आपसे अनुरोध करेंगे कि आप इसको नोट करें। राज्य से सम्पर्क करके ऐसी व्यवस्था कराएँ कि प्रधानमंत्री जी के जन्मदिन पर शुरू होने वाली 25 दिसम्बर, 2000 को यह योजना निश्चित रूप से जमीन पर उतर सके।

चाहे उसमें जो भी बाधा हो, जब हम राज्य सरकार से अनुरोध करते हैं जो जानकारी मिलती है कि केन्द्र से कुछ ऐसे मापदंड बना दिए गए हैं कि टेंडर फाइनलाइज नहीं हो रहा है। कभी चीफ इंजीनियर नहीं होते हैं इसलिए इन बाधाओं को दूर करके प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क सम्पर्क योजना को बिहार में धरती पर उतारने का प्रयास करें। इसके अलावा सी.आर.एफ. यानी केन्द्रीय सड़क निधि में आप काफी पैसा देते हैं। हम लोगों के अनुरोध पर आपने 31 मार्च से पहले 51 करोड़ रुपए की स्वीकृति दी है। लेकिन वह पैसा अभी तक खर्च नहीं हुआ है। इसी तरह पहली किस्त में जो 108 रुपए दिए थे, उसका भी उपयोग नहीं हुआ है। मेरी आपसे विनती है कि आप बिहार चलें और सी.आर.एफ. के तहत जो पैसा दिया गया है, उसकी समीक्षा करें कि वह क्यों नहीं खर्च किया गया है और जल्द से जल्द उसके खर्च कराया जाए। बिहार से कुछ नए प्रस्ताव आए हैं। रून्नी-सैदपुर, नानपुर-पुपरी, सुरसण्ड-पुरिहार, भीसवा पथ और पुपरी-मधवापुर, रून्नी सैदपुर से कंसदा गया, फिर औरईपथ, परहावा, लालबंदीपथ, सी.आर.एफ. के अंतर्गत प्रस्ताव भेजे गए हैं। मैं आपसे विनती करूंगा कि इसके लिए धन देकर इन सड़कों को बनाया जाए। नेपाल के प्रधान मंत्री जी यहां आए हुए हैं। जब हमारी गाड़ी नेपाल में प्रवेश करती है तो 250 रुपए भारतीय मूल के लोगों को देने पड़ते हैं। लेकिन जब नेपाल से कोई हमारे देश में आता है तो उसे कुछ नहीं देना पड़ता। आपको इस पर ध्यान देना चाहिए, क्योंकि इससे भारतीयों को बड़ी परेशानी हो रही है इसलिए इसको दूर करने की चेता करें। बिहार में नेशनल हाईवे की सड़कें बनाई जाएं और आप वहां जाकर सभी सांसदों के साथ मीटिंग करें तथा कार्यों की समीक्षा करें।

SHRI P.S. GADHAVI (KUTCH): Sir, I rise to support the Resolution brought forward by Dr. Jaiswal. It is a very good Resolution. Roads are important for everyone. I would not like to take much time of the House but I would only like to make a few suggestions.

Sir, I would like to submit that construction of the roads on the borders should be given priority for reasons of

transportation of heavy equipment and movement of the Army. I would particularly like to make a mention of one road and that is the road that connects Bhachau to Khavda via Bhuj. It is a very important road. This country has fought two wars in 1965 and 1971 in the areas bordering this road. So, this road assumes significance for the easy movement of the Army and BSF personnel and so my request is that this road should be converted into a National Highway.

Sir, my second suggestion is about the Gandhidham to Narayan Sarovar road. It falls in the National Highway Number 8A. The Ministry is considering the extension of the National Highway from Gandhidham to Naryan Sarovar. The first part of the extension of work up to Mandvi is already in progress. My only request is that if the work of the second part of the extension of this road up to Narayan Sarovar via Naliya could be expedited.

Sir, my third suggestion is about making four lanes of the National Highways. I would like to refer particularly to the Samkhiyali to Gandhidham road. The work of making four lanes of one section of this road has been completed. The second section, running from Surajbari to Samkhiyali is yet to be completed. The making of four lane of this route may kindly be considered at the earliest.

Sir, I would once again like to congratulate Dr. Jaiswal for having brought this Resolution.

**श्री हरिभाऊ शंकर महाले (मालेगांव) :** सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया। इसके साथ ही मैं डा. मदन प्रसाद जायसवाल जी को भी धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने सड़कों के बारे में इस महत्वपूर्ण संकल्प को यहां पेश करके हमें इस पर चर्चा करने का मौका प्रदान किया।

महोदय, मंत्री महोदय से महाराष्ट्र राज्य के बारे में मैं मिला था और मैंने अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में उनसे निवेदन किया था। मुझे खुशी हुई, उन्होंने मेरी बात को सुना। मैं उनका आभारी हूँ। महाराष्ट्र राज्य ऐसा राज्य है, जो देश में सबसे ज्यादा धन देने वाला राज्य है। लेकिन आदिमजाति और जनजाति क्षेत्रों में सड़कें बहुत काम हैं। मैंने उस क्षेत्र के बारे में दो-तीन सुझाव भी दिए थे। पहला सुझाव था - अगरा से बम्बई, जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र में हैं, इसको राष्ट्रीय राजमार्ग बनाया जाए। इसी प्रकार मेरे निर्वाचन क्षेत्र में बडालीभूई गांव हैं, यहां पर जो सड़क है, वह ठीक नहीं है और यहां यातायात करने से लोग मर जाते हैं। सुरक्षा की दृष्टि से उन्होंने दीवार बना दी है, लेकिन रात के समय जानवर नजर नहीं आते हैं और अपघात हो जाता है। मेरी निवेदन है कि बम्बई से अगरा राष्ट्रीय राजमार्ग बनाया जाए। एक माननीय सदस्य अहिल्याबाई का नाम लिया, इन्होंने इस क्षेत्र में राज किया है। मेरी आपसे विनती है, बडालीभूई घोडम्बे से बड़ी मार्ग गुजरात में जाता है। इस बारे में महाराष्ट्र सरकार से प्रस्ताव आने वाला है। दूसरा रास्ता है, लखमपुरघाया से मनवड़ आदिमजाति क्षेत्र में है। इस मार्ग के बारे में भी महाराष्ट्र सरकार से प्रस्ताव आने वाला है। इसी प्रकार तीसरा रास्ता है - पीपड़गांव से वणी। यह रास्ता भी गुजरात राज्य में जाने वाला है। चौथा रास्ता है - भनवड़, चिपारी, वोरह, राक्षसभवन और वलसाड़, यह मार्ग भी गुजरात राज्य में जाता है। यह पूरी तरह से आदिमजाती विभाग में आता है। मेरी प्रार्थना है कि मंत्री जी इन मार्गों के बारे में अवश्य विचार करेंगे।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**श्री शीशराम सिंह रवि (बिजनौर) :** सभापति महोदय, डा. मदन प्रसाद जायसवाल जी द्वारा सदन में राजमार्गों के चहुंमुखी विकास के लिए संकल्प प्रस्तुत किया है। मेरे बड़े भाई और सड़क परिवहन मंत्री जी के नेतृत्व राजमार्गों का चहुंमुखी विकास हो रहा है। एनडीए की सरकार द्वारा माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में, जो पिछले पचास सालों में नहीं हुआ, पूरे देश को राजमार्गों से जोड़ने की दिशा में विकास किया जा रहा है।

महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि नेशनल हाईवे का भी उसी प्रकार से विभाग बनाना चाहिए, जिस प्रकार से पूरे देश में दूर-संचार, रेलवे और दूरदर्शन विभाग हैं। राजमार्ग की भी अपनी एक अथारिटी होनी चाहिए, अधिकारी होने चाहिए, जो सड़कों का निर्माण कराये। राज्यों को केन्द्र से जो पैसा जाता है, उसका उपयोग ठीक समय पर नहीं होता है। इसलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे कोई ऐसा विभाग या इस तरह की कोई योजना बनायें, जिससे राजमार्गों का निर्माण स्वतः ही होने लगे। मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि गोल्डन क्वाड्रिलेट्रल प्रोजेक्ट के तहत पूरे देश को सड़कों से जोड़ने की योजना है।

उसके किनारे पर जो बोर्ड लगने हैं, उनमें हिन्दी भाषा में हर हालत में लिखा जाना चाहिए - चाहे वह चेन्नई, कलकत्ता हो या कहीं भी हो। इसके साथ-साथ जो उसके आस-पास के नेशनल हाईवे के किनारे के गांव हैं, उन्हें भी हिन्दी भाषा में लिखा जाना चाहिए। जिस प्रकार से रेल विभाग के अपने गेस्ट हाउस हैं और अन्य विभागों के भी अपने गेस्ट हाउस हैं, उस प्रकार से हर ढाई सौ कि.मी. के बाद नेशनल हाईवे का गेस्ट हाउस होना चाहिए। जो यात्री सफर करते हैं, उन्हें रात हो जाती है, देरी हो जाती है तो वे उस गेस्ट हाउस के जरिए रुक सकते हैं, आराम कर सकते हैं। इसलिए इस कार्य के लिए भी इन्हें कदम उठाना चाहिए।

माननीय मंत्री जी मेरे सीमावर्ती लोक सभा क्षेत्र के निवासी हैं। उत्तरांचल और बिजनौर की सीमा एक है, बिजनौर और पौड़ी जिला मंत्री जी का है वह दिल्ली से डेढ़-दो सौ कि.मी. के बीच में आता है, परन्तु अभी तक दिल्ली से उसे सीधे नेशनल हाईवे के जरिए नहीं जोड़ा गया है। आज गढ़वाल के लोग, कोटद्वार, नजीबाबाद, बिजनौर के लोग मुरादाबाद से घूम कर आते हैं, जिन्हें कम से कम सौ कि.मी. अधिक चलना पड़ता है। इससे पूरे रा्ट्र की हानि होती है। मैं मंत्री से कहना चाहूंगा कि वह दिल्ली से मेरठ तक नेशनल हाईवे बन चुका है, मेरठ से मवाना होते हुए बिजनौर और बिजनौर से नजीबाबाद तीरथपुर होते हुए कोटद्वार और कोटद्वार से पौड़ी, जो उन्हीं का लोक सभा क्षेत्र है। मैं समझता हूँ कि अगर उन्होंने इस समय भी यह काम नहीं किया तो लोग इन्हें उसी प्रकार से कहेंगे जिस प्रकार से कोटद्वार में आज तक रेलवे लाईन के बारे में दिल्ली से लिंक नहीं जोड़ा गया। सतपाल महाराज जी जब रेल मंत्री बने, लोग कह रहे हैं कि इन्होंने कुछ किया ही नहीं। मैं आपको याद दिलाना चाहता हूँ कि नेशनल हाईवे वहां अति आवश्यक है, इसलिए इस तरफ विशेष ध्यान दें। दिल्ली से मुरादाबाद नेशनल हाईवे है। (व्यवधान)

**सभापति महोदय :** आप जरा रुकिए। समय पूरा हो चुका है इसलिए इसे समाप्त करने के लिए 15 मिनट सभा की सहमति से और बढ़ाए जाते हैं।

**श्री थावरचन्द गेहलोत :** मेरा निवेदन है कि कार्यसूची में दो बजे से बिल और उसके बाद यह संकल्प लेना था। कुल मिला कर पांच घंटे समय दो शुक्रवार के हिसाब से मिलना चाहिए। आज यह 2 बजे कर 20 मिनट पर शुरू हुआ, आप कुल मिला कर दोनों को मिला कर अगर देखेंगे तो पांच घंटे अभी नहीं होंगे तो कम से कम सवा सात बजे तक चलना चाहिए।

**सभापति महोदय :** संकल्प साढ़े चार बजे शुरू हुआ है, सात बजे खत्म होना है।

**श्री शीशराम सिंह रवि :** मैं मंत्री जी को एक बात बताना चाहता हूँ दिल्ली से मुरादाबाद, लखनऊ नेशनल हाईवे है, उसे देहरादून से नैनीताल नेशनल हाईवे को जोड़ने के लिए और नैनीताल से देहरादून को पूरे उत्तरांचल को जोड़ना है। इसके बीच में नजीबाबाद एक ऐसी जगह पड़ती है जहां सड़क में बड़ा अवरुद्ध हो रहा है। वहां सड़क ठीक नहीं है, आने-जाने में बड़ी दिक्कत होती है। वहां से मंत्री और मुख्य मंत्री भी निकलते हैं, इसलिए नजीबाबाद में बाय पास नेशनल हाईवे बनना चाहिए।

और जो 30-40 कि.मी. हरिद्वार से नजीबाबाद का नेशनल हाईवे है वह केवल नाम मात्र है। इसलिए इस पर पैसा लगाया जाना चाहिए। इसकी चौड़ाई और क्वालिटी बढ़नी चाहिए। गजरोला, चोपला से चांदपुर और चांदपुर से बिजनौर और बिजनौर से नजीबाबाद हलदोर और हलदोर से धामपुर, नैनीताल से देहरादुन नेशनल हाईवे को मुरादाबाद से लखनऊ और दिल्ली नेशनल हाईवे को जोड़ने के लिए एक लिंक हाईवे बनाने की बात करनी चाहिए।

मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि पौड़ी, बिजनौर, मुजफ्फरनगर, मेरठ की जनता की जो मांग है वह पूरी की जाए। वहां की जनता आपको याद रखेंगी। ये दोनों नेशनल हाईवे जल्दी से जल्दी आप पूरा करा दें। मैं माननीय मंत्री जी को और आपको धन्यवाद देता हूँ।

**श्री ए.नरेन्द्र (मेडक) :** सभापति महोदय, मैं इंदिरा जी वाले मेडक क्षेत्र से जीतकर यहां आया हूँ। उसमें एक ही नेशनल हाईवे है। उसमें डबल रोड है और उसे 4 लाइन का नेशनल हाईवे बनना है क्योंकि वहां रोज 10 के करीब दुर्घटनाएं होती हैं और उसमें बहुत लोग मरते हैं और बहुत लोग घायल होते हैं। इसलिए मेरा मंत्री महोदय जी से निवेदन है कि वहां नेशनल हाईवे को तुरंत बनाया जाए।

**श्री श्रीचन्द्र कृपलानी (चित्तौड़गढ़) :** सभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि प्रधान मंत्री स्वर्ण चतुर्भुज योजना के तहत जो चार लाइन रोड बन रही है वह हमारे जिले में से भी निकल रही है। मेरा निवेदन है कि चतुर्भुज योजना के तहत शहर का बाई-पास प्लॉन सिलिंग लिया गया है। अगर वहां शहर का बाई-पास नहीं बनेगा तो बहुत बड़ी दुविधा की स्थिति बन जाएगी। जैसा कि माननीय पाण्डेय जी ने भी कहा कि नसीराबाद से  $\hat{A}E$  (व्यवधान) चित्तौड़गढ़ और चित्तौड़गढ़ से इंदौर तक चार लाइन का रोड कराएंगे तो निश्चित रूप से राजस्थान और मध्य प्रदेश की तरक्की में सहयोग होगा और सौहार्दपूर्ण वातावरण बनेगा।

**सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के राज्य मंत्री (मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खण्डूजी) :** माननीय सभापति जी, डॉ. एम.पी. जायसवाल जी ने जो संकल्प रखा है कि बिहार और उत्तर प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 28 को छपरा से कुशीनगर बारास्ता बेटिया, लरिया, बागा, छितौना रेल सड़क पुल तक बढ़ाएं और सभई राज्यों में महत्वपूर्ण राजमार्गों को प्राथमिकता के आधार पर राष्ट्रीय राजमार्गों में परिवर्तित करें।

यह कितना महत्वपूर्ण और सांसद-प्रिय विषय है इस बात का अंदाजा इसी बात से लगाया जा सकता है कि करीब 20 सांसदों ने आपका हार्दिक आभार व्यक्त किया है और मैं भी आपका आभार प्रकट करता हूँ क्योंकि मैं भी पहले सांसद हूँ।

सभापति जी, राष्ट्रीय राजमार्गों की आज जो स्थिति है जानकारी कम होने की वजह से भी कुछ सांसदों को यह आभास होता है कि मैं या मेरी सरकार जानबूझकर राज्य मार्गों के राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं बना रही है। इसलिए उनको धन्यवाद देने के साथ उन्होंने और आपने जो एक बात कही कि पिछले सालों में ग्रामीण सड़कों को भी राष्ट्रीय राजमार्ग बना दिया गया है,

18.49 hrs. ( MR. DEPUTY SPEAKER in the Chair)

तथा अच्छी सड़कों को छोड़ दिया गया है। इसलिए मैं उनका आभार प्रकट करता हूँ क्योंकि इससे भी हमको बहुत समस्या पैदा हुई हैं। जहां तक राष्ट्रीय राजमार्ग किस स्थिति में बने, इसकी जानकारी अच्छा होता कि जितने सांसदों ने भाण दिये थे वे यहां होते। लेकिन वे इसे पढ़ लेंगे, ऐसी मुझे उम्मीद है।

सन 1947 में जब हमारा देश आजाद हुआ, उस समय हमारे पास 21440 किलोमीटर लम्बी सड़कें थीं। उसके बाद राज्य मार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने की प्रक्रिया शुरू हुई।

1947 के बाद हर पांच वर्षों में क्या हुआ, मैं उसमें नहीं जाना चाहता। 50 सालों में क्या हुआ, मैं वह बताना चाहूंगा। 1998 में जब हमारी यह सरकार आई उस बीच मैं कितने मार्ग परिवर्तित किए गए, मैं उसके बारे में बताना चाहूंगा। इससे पहले पचास सालों में कुल 12 हजार 859 किलोमीटर मार्ग परिवर्तित किए गए लेकिन पिछले पांच सालों में यानी केवल हमारी सरकार के समय में अभी तक 23 हजार 814 किलोमीटर में काम हुआ है। दुगने से ज्यादा पांच सालों में काम हुआ, जो पचास सालों में काम हुआ था। हमने इतने कम समय में उसकी संख्या को दुगना कर दिया लेकिन इससे कुछ समस्याएं भी पैदा हुईं। जैसे आपने कहा कि कुछ सड़कें ऐसी स्थिति में हैं जिन पर करोड़ों रुपए ठीक करने में लग रहे हैं। दूसरी समस्या यह है कि इनकी संख्या एकदम इतनी ज्यादा बढ़ाने से धन की बहुत आवश्यकता पड़ती है। वित्त मंत्रालय के पास इतने संसाधन नहीं हैं। मैं यह भी जानकारी देना चाहता हूँ कि आज जब हम राज्य राजमार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग बनाते हैं तो उसके विकास के लिए, ठीक करने के लिए, राष्ट्रीय स्तर के मानकों पर लाने के लिए डेढ़ करोड़ रुपया प्रति किलोमीटर लगता है। मैंने आपको बताया कि चार साल में 23 हजार 814 किलोमीटर राष्ट्रीय राज्य मार्ग बढ़ाये, उसके लिए पैसा चाहिए और वह पैसा वित्त मंत्रालय से मिलता है लेकिन वह इतना कम है कि इससे काम नहीं हो सकता, इसलिए सारे सांसद शिकायत करते हैं कि सड़कों की हालत खराब है। ऐसे सर्किल से निकलना बहुत मुश्किल है। आप कम से कम हमारी मुश्किलों को समझें कि हमें ये कठिनाइयां क्यों आ रही हैं। इस समय यह बात समझना आवश्यक है कि जब हम राज्य राजमार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग बनाते हैं तो उनमें क्यों विलम्ब होता है और कौन से झंझट सामने आते हैं। आपने बहुत विस्तार से 33 लाख किलोमीटर सड़कों का ब्योरा दिया। उनमें से करीब 1 लाख 28 हजार स्टेट हाईवेज हैं, उसके बाद मेजर डिस्ट्रिक्ट रोड्स हैं। प्रस्ताव के अनुसार यदि सब का उच्चीकरण किया जाए या आधे को किया जाए तो उसके लिए बहुत बड़े धन की आवश्यकता पड़ेगी। यह हमारे समक्ष समस्या है। मैं इस आधार पर सब से निवेदन करना चाहता हूँ कि हम भी चाहते हैं कि राष्ट्रीय राजमार्ग बने लेकिन धन की व्यवस्था न होने के कारण आज जो स्थिति है, वह मैं बताना चाहूंगा। इतना ज्यादा पिछले 2-3 सालों में हमने कर दिया है कि आज वित्त मंत्रालय कहता है कि हम इस पर प्रतिबंध लगा दें। आपने कहा कि दो हजार में ये आंकड़े शून्य रहे। वह इस आधार पर है कि हम पर प्रतिबंध लगा है। वित्त मंत्रालय ने कहा कि हम पहले दसवीं पंचवर्षीय योजना का आकलन करेंगे और तय करेंगे कि पूरे पांच साल में इस पर कितना खर्च करना चाहिए। इसके आधार पर जांच-पड़ताल शुरू की जाएगी।

उपाध्यक्ष महोदय, मैंने एक साल में दो चीजें की हैं। मैंने क्राइटीरिया तय किया है। यदि प्रदेश के राजमार्गों की स्थिति अच्छी हो तो हमें डेढ़ करोड़ रुपए से कम खर्चा करना पड़ेगा लेकिन अगर सड़क ही नहीं है तो नई सड़क बनाने के लिए दो-दो और तीन करोड़ रुपया प्रति किलोमीटर लगेगा जो संभव नहीं है। इस विभाग में आने के बाद जब मुझे यह स्थिति पता लगी, मैंने सभी मुख्यमंत्रियों को फरवरी 2001 में पत्र लिखा। मैंने नवम्बर, 2000 में इस विभाग का कार्य भार सम्भाला था। मैंने उनसे कहा कि कृपया इन मानकों को देखिए और जो सड़क छांटी जाती हैं, उनके ऊपर कुछ काम कीजिए ताकि वे प्रदेश स्तर पर आ जाएं और हमें ज्यादा कठिनाई न हो। मैंने उसमें तीन मानक और जोड़े हैं। पहला मानक यह था कि जो सड़क प्रदेश राजमार्गों के मानकों के अनुसार नहीं है, जमीन उसके आधार पर नहीं है, हम उसे कंसिडर नहीं करेंगे। इसके साथ ही उस सड़क पर कोई अतिक्रमण नहीं होना चाहिए। अभी कहा गया कि सड़क बनी लेकिन उसके बगल पर मकान बन जाता है। फिर सड़क को चौड़ा करने की गुंजाइश नहीं रहती है। मैंने इसलिए उन्हें लिखा कि सड़क के लिए जितनी जमीन उपलब्ध होनी चाहिए, वह 45 मीटर होनी चाहिए। उसे कम से कम 30 मीटर भी रखा है। जो अतिरिक्त जमीन पड़ी है, उसके लिए पैसा केन्द्र देता है लेकिन जमीन उपलब्ध होनी चाहिए और उस पर अतिक्रमण नहीं होना चाहिए। इस प्रकार के मैंने कुछ सुझाव दिए हैं। मैंने इस साल वित्त मंत्री जी से बात करने के बाद फिर फरवरी में प्रदेश के मुख्यमंत्रियों को चिट्ठी लिखी कि राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने के लिए बहुत सी मांगें आ रही हैं। अभी 23 हजार किलोमीटर से ऊपर की मांगें हमारे पास पड़ी हैं।

आप समझ सकते हैं कि यह संभव नहीं, इसलिये यह स्वाभाविक है कि कुछ न कुछ मानक बनाने पड़ेंगे, प्रायः देनी पड़ेगी। मैंने उनसे निवेदन किया है कि जो सड़क आप चाहते हैं, उनको राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने के बारे में विचार किया जाये तो उन्हें सेंट्रल रोड फंड से सुधारें। सेंट्रल रोड फंड मिल रहा है, उसे इन सड़कों पर लगाइये ताकि जब हम इन सड़कों को देखने जायें तो मालूम हो कि अगर परिवर्तन करना है, उनमें क्या कमी है और ऐसा न हो कि वे रिजैक्ट हो जायें, यह अच्छा

नहीं होगा।

उपाध्यक्ष जी, मैं फंड्स रिक्वायरमेंट के बारे में आंकड़े देना चाहता हूँ। हमारे पास 58,112 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्ग हैं। कुछ समय पूर्व इनमें 2-3 हजार किलोमीटर कम थी। इसके बारे में आकलन किया गया था। अगर हम राष्ट्रीय राजमार्गों को तकनीक और जमीन के हिसाब से करना चाहते हैं तो उसके लिये हमें एक लाख 65 हजार करोड़ रुपये की जरूरत है। अभी उस मानक पर लाने के लिये हमारे पास इतना पैसा नहीं है। इनमें साढ़े तेरह हजार किलोमीटर सड़क प्रधानमंत्री सड़क योजना में आयी है। हमारे 45 हजार किलोमीटर ऐसे राष्ट्रीय राजमार्ग हैं जिनमें 60 प्रतिशत दो-लेन और बाकी एक-लेन है। मेरे विचार से राष्ट्रीय राजमार्ग कम से कम दो-लेन वाला होना चाहिये। इस तरह जो हमारी समस्याएँ हैं, उनमें धन एक मुख्य समस्या है। सड़कों के लिये जो धन मिल रहा है, उसके आंकड़े देना चाहूँगा। सिर्फ सड़कों के रख-रखाव के लिये या नार्मल मेनटिनेंस रखने के लिये या मजबूत करने के लिये हमें प्रतिवर्ष दो हजार करोड़ रुपया मिलना चाहिये जबकि हमें मिलता है 1700 करोड़ रुपया। पिछले साल 1800 करोड़ मिला और इस साल 1700 करोड़ रुपया मिला है। आज मेनटिनेंस के लिये हमें 2000 करोड़ रुपये की जरूरत है लेकिन हमें 800 करोड़ मिला है। इस प्रकार यह जरूरत का 40 प्रतिशत मिल रहा है। प्रश्नकाल में कहा गया कि सरकार पूरा धन दे सकती है। इस तरह से हमारे बजट पर एक दबाव रहता है। इसलिये यह कहना उचित नहीं होगा कि इस पर पूरा धन दिया जाये जबकि शिक्षा, स्वास्थ्य और अन्य चीजों के लिये पैसा चाहिये।

**उपाध्यक्ष महोदय :** मंत्री जी, अभी कनकलूड करना पड़ेगा क्योंकि सात बजे तक टाइम अलॉट था और अभी मूवर को भी बोलना है, आप संक्षेप में कहिये।

**MAJ. GEN. (RETD.) B.C. KHANDURI:** All right, Sir, I will try to finish quickly.

अभी जो प्रोसीजर प्रयोग में आया है, उसे मैं बता चुका हूँ कि उच्चीकरण मानक आधार पर करेंगे। इसलिए मेरा सब माननीय सदस्यों से आग्रह है कि आप अपनी प्रदेश सरकारों से बात कीजिए और उन मानकों, सड़कों को लाइए। अगर मानक के अनुसार पर नहीं हुआ तो मुझे दुख है कि मैं उन्हें स्वीकृत नहीं कर पाऊँगा। इसके अलावा डाक्टर जैसवाल सड़क के बारे में जो प्रपोजल है, वह 150 किलोमीटर लम्बा मार्ग है जिसमें से 102 किलोमीटर बिहार में आता है। अभी यह राज्य राजमार्ग है और इसलिए मेरा आग्रह है कि इसे आप देखिए और मानक के आधार पर इसे करना होगा। अभी माननीय सांसद श्री शीश राम रवि ने मेरे निर्वाचन क्षेत्र के बारे में भी कहा। जो समस्या आपके लिए होती है, वही समस्या मेरे लिए भी है तो कोशिश यह होगी कि हम इसे ज्यादा से ज्यादा करें। जितना धन उपलब्ध होगा, मानक के आधार पर उच्चीकरण को करने के लिए कोशिश करेंगे। फाइनेंस मिनिस्ट्री इसके लिए जितना धन देगी। मैंने मुख्य मंत्रियों को पत्र लिखा है कि वे इस आधार पर योजना बनाएं। मैं माननीय डाक्टर साहब से कहूँगा कि वे अपना संकल्प वापिस ले लें और सरकार पर छोड़ दें कि वह कितना धन दे सकती है।

**श्री शीशराम सिंह रवि :** उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्यों ने कहा कि अपने विभाग में कैसे बनाएंगे, कैसे स्टेट लेवल पर चले जाते हैं लेकिन वहां कोई सुनने वाला नहीं है। जो यहां से पैसा जाता है, उसका इस्तेमाल नहीं होता और वह वहीं पड़ा रहता है।

**मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खण्डूडी :** उपाध्यक्ष महोदय, इनकी समस्या को नोट कर लिया गया था। मैं एक प्रक्रिया इनको समझाना चाहता हूँ कि राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए पैसा सीधा-सीधा सेंट्रल फंड के अन्तर्गत राज्य सरकारों को दिया जाता है जो आकलन के आधार पर होता है। राज्य सरकार का पी.डब्ल्यू.डी. विभाग इस कार्य को करता है। वहां काम करने के लिए नौ प्रतिशत पैसा एजेंसी चार्ज दिया जाता है। यदि सौ करोड़ का काम है तो प्रदेश सरकारों के आर्गनाइजेशन के लिये 9 करोड़ दिया जाता है।

19.00 hrs.

यह व्यवस्था इस प्रकार की है। माननीय सदस्य ने यहां पर कहा था कि वहां पर हमारा अपना संगठन बनाए।

उपाध्यक्ष जी, हर प्रदेश में मेरे मंत्रालय का मात्र एक आदमी सुपरिन्टेन्डिंग इंजीनियर लेवल का कभी एक प्रदेश देख रहा है और कभी-कभी वह दो प्रदेश को देख रहा होता है। उनके द्वारा किसी प्रकार का सुपरविजन, मॉनीटर करना संभव नहीं है। यह व्यवस्था हमारी है। जिस प्रकार रिस्ट्रिक्शन ऑफ मैनुपावर है, उसके कारण हम लोग अपना संगठन अभी खड़ा नहीं कर सकते। (व्यवधान)

**डॉ. मदन प्रसाद जायसवाल (बेतिया) :** माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं पूरे सदन और खासकर 22 माननीय सांसदों के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ जिन्होंने मेरे इस संकल्प पर अपने विचार को रखा है और उसका समर्थन किया है। हमने अभी-अभी अपने दो मुख्य सांसदों को सड़क दुर्घटना में गंवा दिया है। माननीय राजेश पायलट जी की मृत्यु सड़क दुर्घटना में हुई और अभी चार दिन पहले राज्य सभा के माननीय सांसद श्री दयानंद सहाय की सड़क दुर्घटना में मृत्यु हुई और उसके कारण दो दिन तक राज्य सभा बंद रही। इसलिए मैं विशेष आग्रह कर रहा हूँ कि जितनी सड़कें राष्ट्रीय राजमार्ग में ली गईं, बहुत सी जगहों पर ऐसी सड़कें ले ली गई हैं, जहां पर सड़कें ही नहीं हैं, गांवों से वहां सड़कें नहीं हैं। ऐसी सड़कें ले ली गईं और राजमार्गों की पूरे देश में उपेक्षा की गई है। इसलिए मैंने कहा कि जो राजकीय राजमार्ग हैं, उन्हें राष्ट्रीय राजमार्ग में लिया जाए। पिछली बार सरकार ने एल.आर.पी. रोड बनाई। हमारे सिविल एविएशन के मंत्री जी बैठे हुए हैं। मैं एक मिनट में इनके क्षेत्र में अररिया से लेकर गललिया होकर किशनगंज जाने की चर्चा करना चाहता हूँ। बिहार में एक सड़क जाती है जो पश्चिम बंगाल में जाती और फिर वह बिहार चली जाती है। यदि इस सड़क पर लूपलाइन एल.आर.पी. का अररिया से गललिया तक बन जाता है तो कम से कम बिहार के लोगों को बंगाल और फिर से बिहार में आने की जरूरत नहीं पड़ेगी और बिहार के लोगों का इससे जो टाइम और पैसा वेस्ट होता है, वे उससे बच जायेंगे। चूंकि माननीय मंत्री महोदय ने कहा है कि अर्थ का अभाव है। लेकिन मैंने जो प्रस्ताव किया है और जितने भी माननीय सांसदों ने मांग की है, उसके लिए भारत सरकार कहीं से राशि ले ले, भले ही वह वर्ल्ड बैंक से लेकर इसकी व्यवस्था करे। यदि वह इतना वायदा करते हैं तो मैं अपना संकल्प वापिस लेने के लिए तैयार हूँ।

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** Is it the pleasure of the House that the Resolution moved by Dr. Madan Prasad Jaiswal be withdrawn?

*The Resolution was, by leave, withdrawn.*



